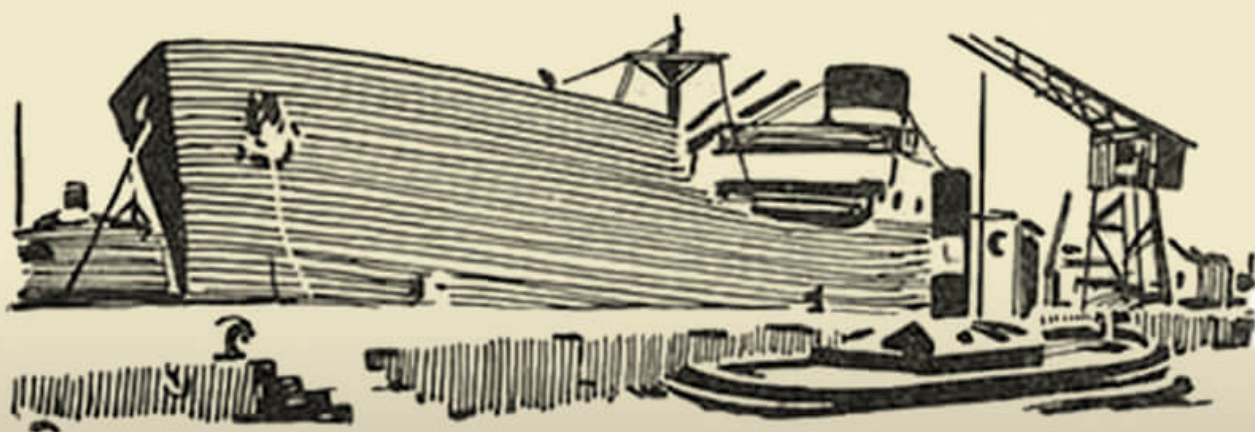


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



15η Ιουλίου 1990

Αρ. Φύλλου 1023/1081

NAYTIKA XPONIKA

With
English
Supplement

APIO. 1023/1081
15 IOYΛIOY 1990
ΔPX. 300



ΤΑΚΤΙΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ
ΑΝΑΤ. ΜΕΣΟΓΕΙΟΥ - ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ

EMPROS LINES

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ : Δ. ΓΟΥΝΑΡΗ 2 - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΤΗΛΕΦΩΝΑ : 4111.511 - 516 (6 ΓΡΑΜΜΑΙ)
TELEX : 212371 - 212152 - 212618 - 213247 - 212387
FAX : 41.76.536

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

- ARMOS B.V.B.A., ANTWERP, BELGIUM
 - DE KEYSER THORNTON, ANTWERP, BELGIUM
 - DAMMERS & VAN DER HEIDE AGENTUREN BV, ROTTERDAM, NETHERLANDS
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, HAMBURG, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, HAMBURG, W. GERMANY
 - CARGO LEVANT SCHIFFFAHRTSGESELLSCHAFT MBH, BREMEN, W. GERMANY
 - D. FUHRMANN, NISSLE AND GUENTHER NFLG, BREMEN, W. GERMANY
 - SCHIFFFAHRTSKONTOR DETRA GMBH AND CO KG., MAINZ, W. GERMANY
 - L. DEWULF - CAILLERET ET FILLS, DUNKERQUE, FRANCE
 - CETINKAYA SHIPPING AND TRADING CO., ISTANBUL, TURKEY
 - YAKA — INTERNATIONAL TRANSPORT & SHIP. AGENCY, IZMIR, TURKEY
-

Celebrity Cruises

CARIBBEAN AND BERMUDA

WITH MV HORIZON AND SS MERIDIAN



CHANDRIS HOUSE: 95, AKTI MIAOULI PIRAEUS TEL. 412 0932/3

RESERVATIONS ENQUIRIES: TEL. 360 9801/2/3, FAX. 363 4271, TLX 216396 NAVI GR

NEW YORK • MIAMI • LONDON • GENEVA • FRANKFURT • PARIS • GENOA • BRUSSELS





We didn't get to be Number 1TM by sitting behind a desk.

Frank B. Hall is the largest Marine Insurance brokerage firm in the United States. We got there by creating new coverages to meet the challenges of the ever-changing marine industry.

Since 1862 Frank B. Hall & Co. has combined its vast experience, creative thinking and worldwide facilities to serve a wide variety of Marine clients.

Perhaps we can design a program for you. Our excellent Marine Adjusting facilities are available to serve you in all the world's major ports.



FRANK B. HALL & CO. OF NEW YORK, INC.
WALL STREET PLAZA, NEW YORK, N.Y. 10005
International Insurance Brokers and Average Adjusters



ΚΑΘΕ ΜΕΡΑ ΣΤΑ ΝΗΣΙΑ

Με τα ταχύτερα
και πολυτελέστερα

F/B MILENA

F/B DALIANA

F/B RODANTHI

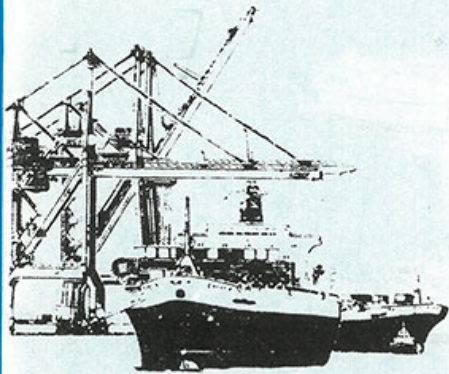
F/B DIMITRA

A.N.
CA
FERRIES

**ΝΕΑ ΕΠΟΧΗ
ΣΤΗΝ ΑΚΤΟΠΛΟΥΤΑ**

Ακτή Κονδύλη και Αιτωλικού 2, τηλ: 4110007, 4119407, 4132970, Fax: 4132383

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ
ΕΤΟΣ 59ο**

15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1990
ΝΘ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β')-ΑΡ. ΦΥΛΛΟΥ 1323/1081

ΙΔΡΥΤΗΣ: ΔΗΜ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: Δημ. Ρήγας-Κωττάκης
ΔΙΕΥΘ. ΣΥΝ/ΞΕΩΣ: Δημ. Χ. Τσαπραλής
ΕΙΔ. ΣΥΝΕΡΓΑΤΕΣ: Ξεν. Α. Αντωνιάδης
Γεώργ. Μπάνος

ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ: ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ» ΕΠΕ
ΓΡΑΦΕΙΑ/ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ:
Νοταρά 77 - 185 35 Πειραιάς
Τηλέφ.: 417 66 58 - 417 88 69
Τηλεγρ. Διεύθυνση: «ΧΡΟΝΙΚΑ» Πειραιάς

ΕΤΗΣΙΕΣ ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού..... Δρχ. 10.000
Κύπρου..... Λίρες 50,00
Ευρώπης & Ήνωμ. Βασιλείου..... Λίρες 60,00
Η.Π.Α., Καναδά..... Δολ. ΗΠΑ 120,00
Κεντρική καί Νοτ. Αμερική Δολ. ΗΠΑ 130,00
Μέση Ανατολή & Αφρική..... Δολ. ΗΠΑ 100,00
Απω Ανατολή
& Αυστραλία..... Δολ. ΗΠΑ 130,00
ΣΥΝΔΡΟΜΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ: (Συμπερ. ΦΠΑ)
Έσωτερικού ταχυδρομικώς..... Δρχ. 8.000
Σέ πλοία μέσω γραφείων Πειραιώς..... Δρχ. 7.000

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ
FORTNIGHTLY REVIEW OF SHIPPING

59th Year
Issue No. 1323/1081 July 15th, 1990

FOUNDER: D.N. COTTAKIS
EDITOR: D. Rigas - Cottakis
EDITING & PRINTING OFFICES:
77, Notara Str. — 185 35 Piraeus
Phones: (01) 417 66 58 - 417 88 69
Cables: CHRONIKA - Piraeus
Telex: 21 2845
Fax: (01) 417 2268

Σ' ΑΥΤΟ ΤΟ ΤΕΥΧΟΣ

- 14 **Νέα δυναμική προσέγγιση της Ναυτιλίας από την Εθνική Τράπεζα.**
Τα «Ν.Χ.» παρουσιάζουν τη ναυτιλιακή πολιτική της Εθνικής Τράπεζας.
- 17 **Double Bottoms/Hulls στα νέα δεξαμενόπλοια και τα νομοσχέδια των Η.Π.Α.**
- 19 **Oil - spill liability needs international solution**
Άρθρο του κ. Φιλίππου Α. Εμπειρικού
- 20 **US Oil Pollution Legislation.**
Άρθρο του κ. Βασίλη Α. Παναγόπουλου
- 21 **Οι Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες**
Άρθρο του Αρχιπλοιάρχου Λ.Σ. κ. Βασίλη Παπαγιάννη.
- 26 **Ένας νέος μεταφορικός άξονας στην Ευρώπη**
Η σύνδεση Ρήνου - Μάιν - Δουνάβειος

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- 5 ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑΣ
- 10 Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ
- 28 ΚΑΘΑΡΟΣ ΑΕΡΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΩΝ
- 29 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ
- 31 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ
- 34 ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ
- 35 Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ
- 37 ENGLISH SUPPLEMENT
- 40 Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Κάλλιο πέντε καί στο χέρι

Η δήλωση του Υπουργού κ. Άριστ. Παυλιδή την περασμένη Πέμπτη ότι θα ληφθούν μέτρα για τη Ναυτιλία και εκτός Κοινοβουλίου, δεν κατόρθωσε να εξουδετερώσει το μούδιασμα που προκάλεσε στη Ναυτιλία ή διάψευση των προσδοκιών για μία νέα τολμηρή πολιτική που είχαν δημιουργηθεί μετά τις τελευταίες εκλογές και που ήλθε με το αναπτυξιακό νομοσχέδιο.

Διότι, όσα περιλαμβάνονται σ' αυτό δεν είναι, όπως άλλωστε παραδόχθηκε και ο ίδιος ο Υπουργός, τα θεωρούμενα ως η όρμητική παρέμβαση που χρειάζεται να υπάρξει για να επιτευχθεί ο επαναπατρισμός.

Δεν μπορούμε να μιλήσουμε για απογοήτευση. Ο κόσμος της Ναυτιλίας έχει αντιληφθεί από πολύ καιρόν ότι η Ελληνική Πολιτεία δεν έχει την ευελιξία που επέδειξαν οι άλλες εκ παραδόσεως ναυτιλιακές χώρες οι οποίες έσπευσαν να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες που έχουν δημιουργηθεί και μās άφησαν πίσω.

Μιλάμε, βέβαια, πάντοτε για την κρατική πλευρά — ή Ναυτιλία μας πηγαίνει πολύ καλά, γιατί απλούστατα διαθετεί απεριόριστες δυνατότητες προσαρμογής που τη βοηθούν να ξεπερνάει κάθε δυσκολία.

Αυτό, φυσικά, δεν σημαίνει ότι δεν προσβλέπει στο εθνικό κέντρο, στην εθνική έδρα, κάθε άλλο, αλλά αξιώνει ανάλογη ευελιξία, ή οποία αυτή τη στιγμή δεν υπάρχει.

Υπό τις παρούσες συνεπώς συνθήκες όλα δείχνουν ότι η πρόταση των «Ναυτικών Χρονικών» για τον μέσω του NAT επαναπατρισμό των ελληνόκτητων πλοίων είναι, αυτή τη συγκεκριμένη χρονική περίοδο, ο καλύτερος και ο συντομότε-

ρος δρόμος. Γιατί μπορεί να υλοποιηθεί πολύ εύκολα και εν πάση περιπτώσει πολύ πιο εύκολα από τη θέσπιση όλων εκείνων που χρειάζονται για να υπάρξει ή επιστροφή στο εθνικό νηολόγιο. Και γιατί θα έχει ουσιαστικά το ίδιο αποτέλεσμα, δηλαδή:

Πρώτο και κύριο, θα αποτελέσει το προοίμιο, όπως άλλωστε συνέβη και στο παρελθόν, για την οριστική ένταξη όλων των ελληνόκτητων πλοίων στο εθνικό νηολόγιο.

Δεύτερο, θα δώσει τη δυνατότητα στη δημόσια διοίκηση να αποκτήσει την ευελιξία που απαιτεί ή Ναυτιλία και να απαλλαγεί από τις άγκυλώσεις που την ταλανίζουν.

Τρίτο, θα δώσει άμεση λύση στο σοβαρότατο πρόβλημα της διατήρησης του στελεχιακού δυναμικού που είναι, όπως αποδεικνύει ή καθημερινή πρακτική, το κυριότερο υπαρκτικό πρόβλημα της Ελληνικής Ναυτιλίας.

Τέταρτο, θα εξασφαλίσει σημαντικούς πόρους στο NAT, τα άλλα Ταμεία και Λογαριασμούς καθώς και στο Κεφάλαιο Ναυτικής Έκπαιδύσεως, αφού θα πληρώνουν πλέον όλα τα πλοία.

Πέμπτο, θα εξασφαλίσει επίσης σημαντικούς πόρους και στην εθνική οικονομία.

Έκτο, θα συντελέσει στη διατήρηση και την ενίσχυση των δεσμών του ελληνικού πλοίου με την εθνική οικονομία.

Έν κατακλείδι, συμφέρει σε όλους ένα άμεσο αποτέλεσμα, και, στο κάτω κάτω της γραφής, είναι χίλιες φορές προτιμότερο να επιτύχουμε το έλαττον άμεσα από το να επιζητούμε το μείζον αλλά στο μακρινό μέλλον. Άλλωστε, κάλλιο πέντε καί στο χέρι παρά δέκα καί καρτέρει.

ΕΤΣΙ ΘΑ ΣΩΘΕΙ ΤΟ NAT!

Κατά τον πρόεδρο της Ένώσεως Μηχανικών κ. Άθαν. Σταματόπουλο για την αντιμετώπιση του προβλήματος του NAT εκτός από την κάλυψη του έλλειμματος από τον κρατικό προϋπολογισμό, χρειάζεται:

- Να αυξηθούν οι ασφαλιστικές εισφορές σε όλες τις κατηγορίες πλοίων.
- Να επανέλθουν μισθοί σε συνάλλαγμα.
- Να καταργηθούν τα ΠΔ με τα οποία μειώνεται ή οργανική σύνθεση των πλοίων.
- Να δημιουργηθεί ταμείο με εισφορές έφοπλιστών, οι οποίοι θα εκπληρώνουν τις υποχρεώσεις των αφερέγγυων έφοπλιστών.
- Να απαγορευθεί ή ναυτολόγηση συνταξιούχων και να καταβληθεί τό 80% στους πλοιάρχους και μηχανικούς.
- Να ενεργοποιηθεί τό ΚΕΑΝ και να δοθούν οι συντάξεις στους δικαιούχους.

Επίσης κατά τον πρόεδρο της ΠΕΜΕΝ, χρειάζεται να προβλεφθεί ή εγκαίρη είσπραξη των εισφορών και των χρεών των έφοπλιστών και να εξοπλιστούν με νέα τεχνολογία οι ύπηρεσίες του NAT.

Πρίν κάνουμε δυό - τρεις παρατηρήσεις, προσθέτουμε ότι χρειάζεται και κάτι ακόμη πολύ απλό, για τό οποίο ο πρόεδρος της ΠΕΜΕΝ δεν λέγει τό παραμικρό, ίσως επειδή τό θεωρεί έπουσιδώδες:

Χρειάζονται και εισφέροντα πλοία και εισφέροντα πλοία δεν πρόκειται να υπάρξουν εάν αυξηθούν οι ασφαλιστικές εισφορές, καταργηθούν οι μειώσεις της συνθέσεως και ύποχρεωθούν οι έφοπλιστές να καταβάλλουν ακόμη μία εισφορά για να εκπληρώνονται οι ύποχρεώσεις των αφερέγγυων πλοιοκτητών.

Βεβαίως έμείς δεν μπορούμε να αντιληφθούμε σε τί θα συμβάλει στην αντιμετώπι-

ση του προβλήματος του NAT ή απαγόρευση της εργασίας των συνταξιούχων ναυτικών και ή ενεργοποίηση του ΚΕΑΝ. Όπως όποτε ούδεμία αντίρρηση έχομε για την εγκαίρη είσπραξη των εισφορών, μάλιστα κατά καιρούς έχομε υποβάλει συγκεκριμένες προτάσεις έπ' αυτού που αναφέρονται στην κίνηση και την ταχεία εκκαθάριση των ναυτολογίων για να αποφεύγεται ή δημιουργία εκκρεμοτήτων και μεγάλων όφειλών. Προς την κατεύθυνση αυτή είχε υπάρξει και μία ουσιαστική απόφαση του τέως Υπουργού κ. Στάθη Άλεξανδρή, ή οποία προέβλεπε ότι στις περιπτώσεις καταβολής των εισφορών κατά τρίμηνο ή χορηγούμενη από τό NAT απόδειξη εισπράξεως θα ίσοδυναμούσε για ή συγκεκριμένη χρονική περίοδο με οριστικό φύλλο εκκαθαρίσεως. Η όρθοτάτη αυτή απόφαση δεν έσθηκε ποτέ σε έφαρμογή και από όσα είμαστε σε θέση να γνωρίζουμε, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕΝ που ήταν και τότε μέλος του Δ.Σ. του NAT ούδόλως αντέδρασε όταν ο συνταξιούχος του ΙΚΑ που είχε τοποθετηθεί στο NAT για να τό έκσυγχρονίσει, αναμορφώνει κλπ. άρνήθηκε να την εφαρμόσει.

ΟΙ ΕΠΙΔΟΤΗΣΕΙΣ

Θόρυβος μέγας έχει ξεσηκωθεί, κυρίως από εκείνους που έγιναν «έφοπλιστές» με δανεικά και με ή βοήθεια του ελληνικού λαού, για την όρθοτάτη κατάργηση των επιδοτήσεων του νόμου 1262 με τό αναπτυξιακό νομοσχέδιο.

Κατά την ταπεινή μας αντίληψη, ο μόνος κλάδος για τον οποίο πρέπει να συνεχισθεί τό καθεστώς των επιδοτήσεων είναι τό κρουαζιερόπλοια τό οποία αντιμετωπίζουν τον όξυτάτο ανταγωνισμό των ξένων.

Και κάτι ακόμη: Όλοι αυτές τις ήμέρες ζη-

τούσαν να υπάρξει έξαίρεση για τούς έπιμέρους κλάδους, κανένας όμως, εκτός βεβαίως από τον Πρόεδρο της Ένώσεως Πλοιάρχων κ. Γιάννη Χαλά δεν μερίμνησε για τούς ναυτικούς μας για τούς όποιους έπίσης κόβονται οι έπιδοτήσεις για τις επενδύσεις που πραγματοποιούν με τις οικονομίες τους στην Έλλάδα.

Κατά την αντίληψή μας, οι επενδύσεις των ναυτικών μας πρέπει να συμπεριληφθούν στην έξαίρεση που πρέπει να υπάρξει για τό κρουαζιερόπλοια. Και ο κ. Γιάννης Χαλάς κινήθηκε τις τελευταίες ήμέρες προς διάφορες κατευθύνσεις για να επιτύχει την έξαίρεση των επενδύσεων των ναυτικών από την κατάργηση των έπιδοτήσεων.

ΣΤΟ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟ

Η δεξίωση που παρέθεσε ο κ. Γιάννης Λάτσης στον πύργο του στο Λονδίνο, τό περίφημο Μπρίτζγουτερ Χάουζ, προς τιμήν των ήγετών των 16 χωρών της Άτλαντικής Συμμαχίας, συγκέντρωσε τό διεθνές ένδιαφέρον. Και με την εύκαιρία αυτή έγγραψαν πολλά και για την καριέρα του, αλλά και για τό ελληνικό δαιμόνιο: «Στην «άγκαλιά» του Λάτση ή ήγηση του κόσμου» έγραψε ή «Καθημερινή».

Σε όλα αυτά όφειλομε να προσθέσουμε και κάτι που δεν είναι εύρύτερα γνωστό:

Ότι ο κ. Γιάννης Λάτσης, καθ' όμολογία του, όφείλει την εκπληκτική επιχειρηματική του άνοδο στον ίδρυτή των «Ναυτικών Χρονικών» άείμνηστο Δημήτριο Κωττάκη. Τό σχετικό περιστατικό κατά τό οποίο εξασφάλισε ή γνωριμία του με τούς (τότε) σεύχιδες που αποτελούν τη σημερινή ήγηση της Σαουδικής Άραβίας και την εκ τούτου εκπληκτική του πρόοδο εξιστόρησε ο ίδιος στον ναύαρ-

χο κ. Νίκο Παππά όταν σάν Υπουργός Ναυτιλίας του απένειμε ειδική τιμητική διάκριση για την προσφορά του προς το NAT και τους ναυτικούς γενικότερα.

Θά προσθέσουμε και κάτι ακόμη: τις ημέρες που ακολούθησαν τη δεξίωση στο Μπρίτζγουστερ Χάουζ οι εν Έλλάδι τηλεοπτικοί και ραδιοφωνικοί σταθμοί αλλά και αρκετές εφημερίδες, «καπετάνιο» τόν ανέβαζαν και «καπετάνιο» τόν κατέβαζαν.

Βεβαίως ό κ. Λάτσης, παρά τό γεγονός ότι φορά πάντοτε τό ναυτικό του πηλίκιο — τό φορούσε και στό επίσημο γεύμα που παρέθεσε στους 16 ήγέτες — είναι ένας ιδιαίτερα επιτυχημένος ναυτιλιακός επιχειρηματίας που επεξεργάστηκε τις επιχειρηματικές του δραστηριότητες και σε πολλούς άλλους τομείς, αλλά καπετάνιος δεν είναι.

Συνεπώς, οι αρμόδιοι εκπρόσωποι του όφείλουν να κάνουν αυτήν την απαραίτητη διευκρίνιση σε όλα τά μέσα ενημερώσεως ώστε να αποφεύγεται ό χαρακτηρισμός που δέν νομίζουμε ότι και τόν ίδιο όφελει.

ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟΣ ΔΡΟΜΟΣ

Η έντονη διαμαρτυρία της ακτοπλοϊκής εταιρίας των κ.κ. Γερασίμου και Άλεξάνδρου Άγουδημου για άνιση μεταχείριση των πλοίων του Συγκροτήματος αποδεικνύει ότι τό Υπουργείο, έμμένοντας στις παρωχημέ-

νες αντιλήψεις του προστατευτισμού και των διακρίσεων, ακολουθεί στόν τομέα της Άκτοπλοϊας απολύτως λανθασμένο και επικίνδυνο δρόμο που μπορεί να έχει επώδυνες συνέπειες.

Ο δρόμος αυτός:

Είναι λανθασμένος διότι δέν μπορούμε από τη μία να επιδιώκουμε τη διατήρηση του ύγιους και θεμιτού ανταγωνισμού στό διεθνή θαλάσσιο εμπόριο για τη Ναυτιλία μας και από την άλλη να εφαρμόζουμε καθεστώς προστατευτισμού και διακρίσεων όχι μόνον έναντι των ξένων αλλά και υπέρ και σε βάρος όμοειδών ελληνικών επιχειρήσεων.

Και επικίνδυνος, διότι οδηγεί μέ μαθηματική ακρίβεια σε έντελως διαφορετικά αποτελέσματα από τά επιδιωκόμενα, εκτός εάν και η Πολιτεία έχει καταληφθεί από τό σλόγκαν «ας τά πιάσουμε έμεις (ή οι «δικοί» μας) σήμερα» και γαία πυρί μιχθήτω αύριο, πράγμα που δέν θέλουμε να τό δεχθούμε σε καμία περίπτωση.

Τά διαφορετικά αποτελέσματα από τά επιδιωκόμενα είναι ότι μέ τόν προστατευτισμό δέν θά υπάρξει ή ανανέωση και ή προσαρμογή στις νέες συνθήκες που δημιουργούνται και ή Άκτοπλοϊα θά περάσει σε ξένα χέρια, μόλις οι ξένοι κατορθώσουν να κάνουν την εμφάνισή τους.

Έχουμε εξηγήσει και άλλοτε ότι μόνον ένας δρόμος υπάρχει για να καταστεί δυνατή

ή διατήρηση της Άκτοπλοϊας σε έλλην χέρια και μετά την επικείμενη εύρωπαϊκή λοκλήωση: Ο ύγιης και θεμιτός ανταγωνισμός μεταξύ των ελληνικών επιχειρήσεων που θά βελτιώσει τό επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών στην Άκτοπλοϊα, όποτε «ξένοι» δέν θά «έχουν πέραση».

Και έχομε ζητήσει να άφεθούν απολύτως ελεύθεροι οι ναυτιλιακοί (άλλά και οι άλλοι επιχειρηματίες που θέλουν να ασχοληθούν με την Άκτοπλοϊα να δρομολογούν τά πλοία τους σε όποιες γραμμές νομίζουν αυτοί.

ΤΟ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ

Σταθερή αύξηση παρουσιάζει τούς τελευταίους μήνες ή συναλλαγματική πρόσοζ από τη Ναυτιλία και υπολογίζεται ότι εάν νεχισθεί ό ρυθμός αύξήσεως που παρέρται έσχάτως, τό τελικό αποτέλεσμα σι τήσια βάσει θά είναι μία αύξηση 20% του χιστον.

Σύμφωνα μέ προσωρινά στοιχεία της Τπεζας της Ελλάδος, τό πεντάμηνο Ιανουρίου — Μαΐου ή συναλλαγματική πρόσοζ από τη Ναυτιλία ανήλθε σε 661 έκατ. δολάρια έναντι 551,9 έκατ. δολλαρίων της αντιστοίχου χρονικής περιόδου τού 1989, ήρουσίωσε δηλαδή αύξηση κατά 19,8%.

Αύξημένη ήταν και ή συναλλαγματική πρόσοδος από τη Ναυτιλία και τόν Μάιο πότε είσήχθησαν 147 έκατ. δολάρια

ΔΙΕΞΟΔΟΣ ΠΛΟΙΑ (1)

Τό «Ποντίκι» αποκάλυψε στό τελευταίο φύλλο του ότι «έδω και καιρό είναι σταμαμένα στά σύνορα, από την πλευρά της Γιοκοσάβιας, πολλά βαγόνια μέ έμπορεύματα από την Εύρωπη που έπρεπε να είσασθε στο έσωτερικό» (υπονοεί την Ελλάδα). ήρωτούσε: «Τί γίνεται;»

Τίποτε, όπως συνήθως, στόν τόπο αυτό Χρόνια τώρα οι Βόρειοι γείτονές μας, Γιουγκοσλάβοι, δημιουργούν σοβαρά προβλήματα στη διακίνηση των νωπών ήληνικών προϊόντων μέ τά εμπόδια που ήρεμβάλουν γύρω από τόν αριθμό των φοργών αυτοκινήτων που επιτρέπουν να περσουν από τη χώρα τους. Τώρα άρχισαν δημιουργούν προβλήματα και στη σιδηροδρομική διακίνηση έμπορευμάτων και δέ ξέρομε τί άλλο πρόκειται να μεθοδεψούν γιατί είναι σίγουρο ότι δέν πρόκειται να σματήσουν όλα αυτά που κάνουν για να έχοστήν επικαιρότητα τό θέμα του λεγόμενου «Μακεδονικού».

Φυσικά, υπάρχει άπάντηση που δίνει ή όριστική λύση στό πρόβλημα: Η διεξοδος από τη θάλασσα και όχι μόνον για τη μεταφορά μέ πλοία των φορτηγών αυτοκινήτων έλά και σιδηροδρομικών συρμών.

Τί υπάρχει για τό τελευταίο, δηλαδή διακίνηση σιδηροδρομικών συρμών μέ πλοία στό Υπουργείο Ναυτιλίας; — άν φυσικά πάρχει και άν υπάρχουν εκεί άνθρωποι που ασχολούνται και μέ άλλα, πέρα από τις σιλήψεις και τις διώξεις (για ρυπάνσεις και δπασαν άλλην νόσον..).

ΔΙΕΞΟΔΟΣ ΜΕ ΤΑ ΠΛΟΙΑ (2)

Η Ναυτιλία όμως πρόκειται να δώσει ήση και στό τεράστιο πρόβλημα της λειψδρίας που απειλεί άμεσα, λόγω της παραταμένης άνομβρίας, τό λεκανοπέδιο της Ά



NOMICOS LINES

Τώρα και ΙΤΑΛΙΑΝΑ





Αναρρώσεις
ΑΠΟ ΑΘΗΝΑ
με συνδυασμούς διαδρομών
ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΛΟΙΑ ΙΤΑΛΙΑΝΑ

ΑΠΟ ΑΓ. ΚΩΝ/ΝΟ • ΒΟΛΟ • ΚΥΜΗ
ΓΙΑ ΣΚΙΑΘΟ - ΣΚΟΠΕΛΟ - ΑΛΟΝΝΗΣΟ
ΛΗΜΝΟ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ
ΑΛΚΥΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ 48 ΤΗΛ 3623228 3634826 3622093 3632575
 ΒΟΛΟΣ FALCON TOURS ΤΗΛ 0421 22992 216 26 25688
 ΚΥΜΗ ΠΡΑΚΤ ΠΑΥΛΑΚΗ ΠΑΡΑΛΙΑ ΚΥΜΗΣ ΤΗΛ 102221 22825 22601

ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΙΑ F B HELLAS EXPRESS
ΓΙΑ ΠΑΡΟ - ΝΑΞΟ - ΙΟ - ΘΗΡΑ
ΗΝΘΟΜΕΝΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΑΣΤΙΓΓΟΣ 6 ΤΗΛ 3121622 3177353

ΑΠΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΚΡΗΤΗ F B ANEMOS
ΓΙΑ ΣΚΙΑΘΟ - ΣΚΥΡΟ - ΤΗΝΟ - ΜΥΚΟΝΟ
ΠΑΡΟ - ΘΗΡΑ - ΗΡΑΚΛΕΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΚΑΡΑΧΑΡΙΣΗ Ν ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΟΥ 8
 ΤΗΛ 031 513005 532289
 ΚΡΗΤΗ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ ΠΑΛΑΙΟΛΟΓΟΥ 25ης ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 5 ΗΡΑΚΛΕΙΟ
 ΤΗΛ 081 246185 246208

ΑΠΟ ΚΑΒΑΛΑ F B ΣΚΟΠΕΛΟΣ F B LEMNOS
ΓΙΑ ΛΗΜΝΟ - ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΚΥΜΗ
ΚΑΒΑΛΑ ΠΡΑΚΤ ΜΗΛΙΑΔΗ ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΡΑΟΛΗ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ 36
 ΤΗΛ 10511 226147 223321

...και το Αιγαίο δικό σας!

τικής αλλά και πολλές άλλες περιοχές της χώρας που κινδυνεύουν να πουν το νερό νεράκι. Πρόκειται, συγκεκριμένα, για τη χρησιμοποίηση δεξαμενοπλοίων για τη μεταφορά νερού από τις έκβολές του 'Αχελώου ή από τις πηγές 'Αναβάλου, είτε στον 'Αγώ του Μόρνου, είτε στη Λύμνη του Μαραθώνα.

Η ιδέα, η οποία μπορεί να υλοποιηθεί πολύ εύκολα, ανήκει στον 'Υφυπουργό Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων 'Εργων κ. 'Αχιλ. Καραμανλή και ήδη μελετάται από την Κυβέρνηση ή άμεση υλοποίησή της για τη μεταφορά 200.000 — 250.000 κυβικών μέτρων νερού την ημέρα που θα ξεδιψάσουν τα τέσσερα εκατ. κατοίκων του λεκανοπεδίου και επιπλέον θα λύσουν το πρόβλημα ύδρευσης που αντιμετωπίζουν και άλλες περιοχές.

ΟΡΘΗ ΑΠΟΦΑΣΗ

Μετά από σχετικό αίτημα της 'Ενώσεως 'Εφοπιστών Μεσογειακών Φορηγών Πλοίων και τη δήλωση της Πανελληνίας 'Ενώσεως Πλοιοκτητών 'Ακτοπλοϊκών Φορηγών Πλοίων ότι δεν διατίθενται πλοία χωρίς μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, αποφασίσθηκε με απόφαση του 'Υπουργού κ. 'Αριστ. Παυλίδη ότι η μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων

μεταξύ των ελληνικών λιμένων θα τοποιοιείται με ελληνικά φορηγά πλοία τείνερς, χωρητικότητας και άνω των κοχ.

ΕΙΝΑΙ ΑΛΗΘΕΙΑ;

Στό λιμάνι λέγεται ότι ένα από τα της 'Ακτοπλοίας «πατάει» την μπάλα παραλάβει δύο δεκάδες φορηγά αυτά τα αλλά παρ' όλα αυτά ούδέν μέτρον λό από νεται, δηλαδή δεν του απαγορεύεται πλους.

Τό 'Υπουργείο οφείλει να δώσει άμεση και σαφή απάντηση στο οποίο τοίχο οφείλουν να λογιών με τέτοιες συνθήκες;

ΘΑ ΑΠΟΚΑΛΥΦΘΟΥΝ

Η προφυλάκιση των δύο δυτών που κατηγορούνται ότι προκάλεσαν με έκρηκτικές ύλες τη βύθιση του έπιβατηγού - όχηματαγωγού «'Ιτάλιαν 'Εξπρές», τον Μάρτιο του 1988, δεν αποτελεί μόνον την άφετηρία για την δικαστική πλέον διερεύνηση — και συνεπώς την πλήρη διαλεύκανση — της υποθέσεως αυτής, αλλά αναμένεται ότι θα οδηγήσει και στην αποκάλυψη των αθλιών — είναι ο έπιεικέστερος χαρακτηρισμός που μπορούμε να χρησιμοποιήσουμε — μεθοδεύσεων που έγιναν με τη συνεργασία ήμεδαπών και άλλοδαπών, στον Πειραιά και στο εξωτερικό, γύρω από όλη αυτή την ιστορία.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν έντοπσει διάφορα στοιχεία που βρίσκονται ήδη στά

INTERKAT A. E. B. E.

ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΘΙΣΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΚΟΡΩΠΙ ΑΤΤΙΚΗΣ



'Αναλαμβάνομε την κατασκευήν οίουδήποτε τύπου καθισμάτων για πλοία
ΤΗΛ.: 6624211, 6624258 & 6626235 — TELEX: 223547 SOCR GR. — FAX: 656719?

Τά «Ναυτικά χρονικά» από του τεύχους της 1ης Ιουλίου εκδίδονται εις ελάχιστες σελίδας. 'Αν καί ευεξήγητος είναι ή λόγω του πολέμου τοιαύτη περικοπή, έξ υποχρέωσης προς τό αξιότιμον αναγνώστημά μας κοινόν θά γνωρίσωμεν τούς λόγους. 'Από διμήνου ή υπηρεσία της συντάξεως του περιοδικού μας έστερήθη κάθε ταχυδρομικής επικοινωνίας μέ την 'Αγγλίαν, όπόθεν ήρνετο άφθονία πληροφοριών διά την κίνηση της έλληνικής ναυτιλίας. Αύτοί οι έφοπισταί μας πολλάκις άγνοούν την θέσιν των πλοίων των. 'Ο ξένος ναυτικός τύπος, ό άγγλικός καί των λιμένων της 'Ηπειρωτικής Εύρώπης, ό περισσότερον ένημερωμένος επί της διεθνούς ναυτιλιακής κινήσεως, δέν φθάνει πλέον μέχρις ήμών ή έπαυσε καί νά εκδίδεται. 'Ελλείψει ως εκ τούτου ειδήσεων άρκετών διά τάς σελίδας του «Παγκοσμίου Ναυτικού Ρεπορτάζ».

Εις την έπελθοῦσαν διαταραχήν από της πλευράς της συντάξεως προστίθεται καί ή αδυναμία προμηθείας του ειδικού φινλανδικού χάρτου (ίλλουστρασιόν) επί του οποίου από έτών ήδη έκτυποῦνται τά «Ναυτικά Χρονικά». Μικρά είναι ή παρακαταθήκη από τόν χάρτην αυτόν.

'Ολοι εύχόμεθα νά επανέλθῃ ό κόσμος συντομώτερα εις τά ειρηνικά του έργα. Τότε καί τά «Ναυτικά Χρονικά» θά επανεύρουν την από δεκαετίας γνώριμον εμφάνισίν των. 'Εν τῷ μεταξύ κάθε φροντίδα θά καταβάλωμεν ίνα κρατῶμεν ένημέρους τούς αναγνώστας μας επί της εξέλιξεως των έμποροναυτικών μας πραγμάτων. Αί τυχόν έλλείψεις, πιστεύομεν, νά είναι, λόγω των γεγονότων συγγνωστά.

(«Ναυτικά Χρονικά», τ. 230/15.7.1940)

In Argentina and Montevideo FAROS AGENCIA MARITIMA SHIP AGENTS — BROKERS & BUNKERS

Directors: J.N. and N. J. KTISTAKIS
Paraguay 866 5th floor — 1057 Buenos Aires

Phone: 313 3200 — 311 9132 — 312 4932
AOH: J.N. & N.J. KTISTAKIS 7852179/7852337
Capt. EDUARDO MIRKOS 855 9486
Cables: FAROSHIP

OFFICE IN GREECE:
Capt. COSTAS D. TSATIRIS
Tel: 413 6766 - 453 4327
6524166
317 ATMA GR

ζέρια της Δικαιοσύνης γιά τίς μεθοδεύσεις αυτές πού περιλαμβάνουν «στημένες» μαρτυρίες από έξωνυμένους μάρτυρες, εξαγορές καί χρησιμοποίηση άλλοπρόσαλλων καί ανυπόληπτων προσώπων βαρυνομένων μέ άπάτες, έκβιασμούς, καταδίκες καί φυλακίσεις. Προσηλωμένα όμως στην άρχή νά κρίνουν όταν υπάρχουν τελεσίδικες αποφάσεις λοιπόν μιλούν προς τό παρόν. Θά τά πούμε, φανθεί όμεί τό νί καί μέ τό σίγμα όταν αποτιληφθούν ρητικά ή Δικαιοσύνη καί τότε θά άνθεωρούν τούς ισχυρισμούς ότι δέν πρέπει νά μάς θυμίσουν.

Στ
έργα

«Βα

χείριση που έπεφτε στον πλ... τή μετα-
νορβηγικού τάνκερ «Happy Lead» αρχο του
ποίος συνελήφθη, κρατήθηκε καί προς ό ό-
κίσθηκε ως ύποπτος γιά την μεγάλη ρύπα-
ση στη Νεάπολη Βοιών Λακωνίας τόν περ-
σμένο μήνα.

'Ο πλοίαρχος, βέβαια, άποφυλακίσθηκε μέ καταβολή έγγυήσεως 100 εκ. δρχ. 'Αλλά ό νορβηγικός Τύπος φωνάζει υπέρ της άθωότητός του καί ήδη, σοβαρές έφημερίδες του 'Όσλο, ξεκίνησαν έρευνα του θέματος.

Δέν τό ξανακοιτάνε καλού-κακού καί οι λιμενικές μας άρχές, μήπως τό «σκαλίσουν» οι Νορβηγοί καί γίνουμε ρεζίλι; Δέν θά είναι ή πρώτη φορά άλλωστε...

'Ομολογούμε ότι την τελευταία παράγραφο δέν μπορούμε νά την άντιληφθούμε, κάθε δε έρμηνεία έπ' αυτής δεκτή.

Η ΣΥΝΟΔΟΣ ΤΩΝ ΕΠΤΑ

Μικρή ή συγκομιδή ούσιωδών αποφάσεων των ήγετών των 'Επτά περισσότερων άνεπτυγμένων χωρών, κατά τή πρόσφατη Σύνοδος τους στό Χιούστον, οι έργασίες της οποίας ολοκληρώθηκαν στις 11 Ιουλίου.

'Ο στόχος του Γερμανού Καγκελλάριου Χέλμουτ Κόλ νά επιτύχει βοήθεια ύψους 15

δισεκ. δολλαρίων προς τή Σοβιετική 'Ενωσ συνάντησε τίς άντιρρήσεις του Προέδρου Μπούς, ό όποιος επιθυμεί ή βοήθεια πρό την ΕΣΣΔ νά περάσει μέσα από προγραμματισμό καί μελέτη των πραγματικών αναγκών της χώρας αυτής, τίς όποιες αποφασίσθηκ νά μελετήσει τό Διεθνές Νομισματικό Ταμείο σέ συνεργασία μέ τόν ΟΟΣΑ, τή Γουόλστ Μπάνκ καί τή νέα Εύρωπαϊκή Τράπεζα 'Αναπτύξεως.

'Από ότι φαίνεται, προς τό παρόν ή άμεση οικονομική βοήθεια προς την ΕΣΣΔ θά περιορισθεί σέ 3 δισεκ. δολάρια τά όποια θ χορηγήσει άμεσα ή Δυτ. Γερμανία, ή όποία δέν δέχθηκε νά συνδέσει άπαραίτητα την οικονομική πολιτική της μέ τή Ρωσία μέ τά έποτελέσματα της παραπάνω μελέτης, ή όποία άλλωστε δέν θά ολοκληρωθεί πριν τ τέλος του 1990.

ΟΙ ΞΕΝΟΙ ΓΙΑ ΤΑ ΠΟΣΕΙΔΩΝΙΑ

Σχολιάζοντας τά φετεινά Ποσειδώνια, γαλλική συνάδελφος Journal de la Marine Marchande, γράφει ότι αυτή τή φορά ή έκθεή 900 περίπου έκθέτες έπ 40 χώρες του κόσμου. Δεδομένου ότι στη έλληνική ναυτιλιακή αγορά δέν γίνονται κτεταμένες αγοραπωλησίες πλοίων καί μηχανών, τά Ποσειδώνια άποτελούν βασική έκθεση προσανατολισμένη προς τά ξαρτήματα, τόν έξοπλισμό καί τή υπηρεσία προς τό πλοίο καί τίς εταιρίες.

'Εάν, προσθέτει ό άρθρογράφος, ό εθνική σημαία έλληνικός στόλος περιλαμβάνει σήμερα 1.839 πλοία 21,3 εκατ. τον. γκρός δέν πρέπει νά μάς διαφεύγει ότι οι 'Ελληνες πλοιοκτήτες κατέχουν, άσχετως σημαίας, ένα σύνολο 3.157 πλοίων πού φθάνουν τό 51,8 εκατομ. τον. γκρός. Πρόκειται δηλαδή γιά έναν από τούς μεγαλύτερους έμπορικούς στόλους του κόσμου, ό όποιος παρουσιάζει τά δύο ακόλουθα χαρακτηριστικά. Την κύρια άπασχόληση στην αγορά τράμπς καί τή μεγάλη σημασία του επιβατικού στόλου λόγω της γεωγραφικής θέσεως καί διαμορφώσεως της χώρας.

'Ο Πειραιάς άποτελεί λοιπόν μιά πόλη στην όποια έχουν συγκεντρωθεί πολυάριθμες γενικές διευθύνσεις καί άλλες τεχνικές υπηρεσίες ναυτιλιακών εταιριών, από τίς όποιες οι μέν πρώτες έπωφελοῦνται από την άνάκαμψη της αγοράς των τράμπς, οι δε δεύτερες από τό μονοπώλιο της σημαίας.

Καί καταλήγει ότι ή 'Ελλάδα είναι από τίς σπάνιες χώρες — ίσως ή μόνη — της οποίας ό Πρωθυπουργός είναι καί 'Υπουργός 'Εμπορικής Ναυτιλίας. 'Η δε σημασία της ναυτιλίας γιά την έθνική της οικονομία δέν σταματά έως εκεί, άν ληφθεί υπόψη ότι πάρα πολλοί επισκέπτες είχαν προσέλθει οικογενειακά, εξαίροντας ίσως τή ναυτική εύαισθησία του 'Ελληνα πολίτη.

ΑΓΝΟΕΙΤΑΙ Ο ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ

Τελείωσε καί ή δεύτερη φάση της άνακριτικής διαδικασίας πού διεξάγεται γιά την ύπόθεση της πυρκαγιάς πού έξσπασε στις 21 'Απριλίου στό τουριστικό ύπερπωκάνιο «Scandinavian Star» ή όποία καί κόστισε τή ζωή 158 ατόμων. 'Απομένει ακόμα ή διερεύνηση όρισμένων τεχνικών προβλημάτων ή όποια καί έλπίζεται νά διεξαχθεί σύντομα. Μολοντί 40 καί πλέον μάρτυρες έξετάστηκαν γιά τίς συνθήκες της πυρκαγιάς καί τ

συμβάντα επί του πλοίου, πολλά ακόμα έρω-
τηματικά έχουν μείνει αναπάντητα.

Και πρώτα απ' όλα το έρώτημα αν η πυρ-
καγιά ήταν πράξη κάποιου πυρομανούς και
ποίου; "Επειτα έρωτάται σε ποιο μέτρο ή κα-
ταστροφή αυτή θα πρέπει να προκαλέσει τη
λήψη αυστηροτέρων μέτρων ασφαλείας στις
θαλάσσιες μεταφορές επιβατών. Το θέμα
μάλιστα αυτό κατέχει κυρίαρχη θέση στις
εργασίες της 'Ανακριτικής 'Επιτροπής που
δρίσε η Νορβηγική κυβέρνηση. Γιατί η 'Επι-
τροπή αυτή δεν είναι μόνον επιφορτισμένη
να εκτιμήσει αν τα υπάρχοντα μέτρα ασφα-
λείας ήταν καλά και έπαρκη, αλλά οφείλει
να παρουσιάσει και τις τυχόν προτάσεις της
για περαιτέρω βελτίωση.

Τέλος υπάρχει και ένα άλλο αναπάντητο
έρώτημα: Ποιός είναι πραγματικός πλοιο-
κτήτης του «Scandinavian Star», το οποίο θε-
ωρείται Δανικής πλοιοκτησίας και έπλεε υπό
σημαία Μπαχάμας; 'Η μέχρι τώρα ανάκριση
δεν φαίνεται να βρήκε ακόμα την απάντηση,
ή οποία, όπως είναι φυσικό, θα έχει μεγάλη
σημασία ως προς την ευθύνη της αποζημιώ-
σεως των θυμάτων.

ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΓΡΑΦΕΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Σε πρόσφατη μελέτη του τό Διεθνές Γρα-
φείο 'Εργασίας (ΔΓΕ) υπογραμμίζει την ά-
νάγκη της στενής συνεργασίας έφοπλιστών
και ναυτικών σε μία ουσιαστική προσπάθεια
αποβλέπουσα στην έφαρμογή των έλαχι-
στων όριων ασφαλείας επί του πλοίου. Το
κυριώτερο όργανο του ΔΓΕ για τό σκοπό αυ-
τό είναι η διεθνής σύμβαση ναυτικής έργα-
σίας (κατώτερα όρια) του 1976, η οποία μέχρι
σήμερα έχει επικυρωθεί από χώρες που άν-
τιπροσωπεύουν πλέον του ήμισους του παγ-
κόσμιου έμπορικου στόλου.

'Αναλύοντας τις πληροφορίες που έδω-
σαν τα διάφορα κράτη για μέτρα που έχουν
ληφθεί ως προς την εξασφάλιση της έφαρ-
μογής των κανόνων του ΔΓΕ, η 'Επιτροπή
'Εμπειρογνομώνων του ΔΓΕ επιμένει επί της
σημασίας των διατάξεων που άφορούν πρώ-
τον μέν την προστασία της ζωής των ναυτι-
κών και δεύτερον την κοινωνική τους ασφάλι-
ση. Το ίσχυον νομικό καθεστώς θα πρέπει
όπωςδήποτε να εξασφαλίζει σε όλους άνε-
ξαιρέτως την πλήρη προστασία σε περίπτωση
αθροενείας ή τραυματισμού επί του
πλοίου. 'Η σχετική έκθεση της 'Επιτροπής
αυτής θα συζητηθεί αυτόν τόν μήνα στη διε-
θνή διάσκεψη εργασίας.

'Εκτός των άνωτέρω η μελέτη του ΔΓΕ έ-
ξετάζει παράλληλα τα προβλήματα που σχε-
τίζονται με την στρατολόγηση νέων ναυτι-
κών, την επαγγελματική τους κατάρτιση και
την άσκηση των συνδικαλιστικών τους δι-
καιωμάτων. 'Επεξεργάζεται τέλος τόν ευ-
στοχο τρόπο έφαρμογής των έλαχίστων ό-
ριων ασφαλείας του ΔΓΕ καθώς και τα συ-
στήματα αποτελεσματικού έλέγχου της έν
λόγω έφαρμογής.

Ο ΚΥΑΝΟΥΣ ΕΠΙΣΕΙΩΝ

Τό πρώτο γιγαντιαίο καταμαράν της Hov-
erspeed που άκούει στο όνομα «Great Bri-
tain» πραγματοποιήσε τό πρώτο του ταξίδι
μεταξύ Nαντώκετ επί της ανατολικής άκτής
των ΗΠΑ και του Βίσιπ - Ρόκ στη νοτιοδυτι-
κή 'Αγγλία, για να κερδίσει τό τρόποιο του
κυανού επίσειοντος τό οποίο επισφραγίζει
τόν ταχύτερο διάπλου του 'Ατλαντικού.

Τό τρόποιο αυτό κατείχε, ως γνωστόν, τό
άμερικανικό ύπερωκέανιο «United States»
πού τό κατέκτησε τό 1952 όταν διέπλευσε
τόν 'Ατλαντικό σε 3 ήμέρες, 10 ώρες και 40
λεπτά, με μέση ταχύτητα 25,5, κόμβων. "Ε-
κτοτε με τις ριζικές μεταβολές στην έπιβατι-
κή κίνηση του 'Ατλαντικού, τό ρεκόρ αυτό
δέν ύπήρξε άντικείμενο διεκδίκησεως.

'Ηλθε όμως η ώρα και τό «Hoverspeed
Great Britain» διέσχισε τόν 'Ατλαντικό ώκεα-
νό σε 3 ήμέρες, 7 ώρες και 56 λεπτά, καταρ-
ρίπτοντας τό προηγούμενο ρεκόρ κατά 2 ώ-
ρες και 46 λεπτά, χωρίς ένδιάμεση προσέγ-
γιση για άνεφοδιασμό καυσίμων, με μέση
ταχύτητα 35,7 κόμβων, την οποία άνέτως ά-
ναπτύσσει σχίζοντας τά κύματα σε όλο τό
μήκος των 3000 μιλίων της διαδρομής.

Τό έν λόγω σκάφος παραδόθηκε στην Hov-
erspeed στις άρχές του έτους από τά Αύ-
στραλιανά ναυπηγεία της Τασμανίας και εί-
ναι τό πρώτο μιας σειράς τεσσάρων όμοίων.
'Εχει μήκος 74 μ. και είναι τό μεγαλύτερο κα-
ταμαράν που ναυπηγήθηκε ως τώρα. Κόστι-
σε 20 έκατ. άυστραλιανών δολλαρίων και θά
τεθεί σε ύπηρεσία μεταξύ Xερβούργου και
Πόρτσμουθ.

Η ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ

Νέα μέτρα στο σύστημα διαχωρισμού της
θαλάσσιας κυκλοφορίας θά τεθούν σε έφαρ-
μογή από της 18 'Απριλίου του 1991.

Γιά τό θέμα αυτό ο IMO κατήρτισε ήδη μία
τροποποίηση του Κανονισμού ύπ' αριθ. 10
της συμβάσεως «περί διεθνών κανονισμών
πρός άποφυγήν συγκρούσεων στη θάλασα»
του 1972. Με την τροποποίηση αυτή κα-
θορίζεται η έφαρμογή των ζωνών έσωτερι-
κής κυκλοφορίας, δηλαδή μεταξύ των διαύ-
λων του συστήματος διαχωρισμού και της ά-
κτης. Οι ζώνες αυτές που είναι ήδη προσιτές
για τά πλοία κάτω των 20 μ. μήκους και τά
ιστιοφόρα, καθίστανται προσιτές και για τά
άλιευτικά. 'Επιτρέπεται έξ' άλλου η χρησιμο-
ποίηση των ζωνών έσωτερικής κυκλοφορίας
και σε όλα τά πλοία που πλέουν προς ή από
λιμένα, πλωτές εξέδρες, πλοηγικά σταθμό ή
κάθε άλλο μέρος της ζώνης έσωτερικής κυ-
κλοφορίας, προς άποφυγή άμέσου κινδύ-
νου.

Ο Κανονισμός 10 της συμβάσεως άφορά
τά διάφορα συστήματα διαχωρισμού της θα-
λάσσιας κυκλοφορίας και έφαρμόσθηκε με-
τά τη θέση σε ίσχύ των περί συγκρούσεως
κανονισμών τό 1977. 'Αναφέρεται κυρίως σε
ζώνες και λωρίδες κυκλοφορίας σε περιορι-
σμένες περιοχές όπως είναι τά στενά και τά
σημεία προσεγγίσεως σε λιμένες, ο δε στό-
χος του είναι να διαχωρίσει τις πορείες των
πλοίων που πλέουν προς άντίθετες κατευ-
θύνσεις, ώστε να άποφευχθεί ο κίνδυνος
των μετωπικών συγκρούσεων.

ΤΟ ΣΧΟΛΙΟ ΤΟΥ 15θήμερου

Στή στήλη της πεντηκονταετίας άναδημο-
σιεύουμε ολόκληρο τό σημείωμα των 'Ναυ-
τικών Χρονικών» για τις δυσκολίες της έκδό-
σεώς τους μέσα στη λαίλαπα του πολέμου
πού μαινόταν στην Εύρώπη. Ο άείμνηστος
Δημήτριος Κωττάκης, εκφράζοντας την
εύαισθησία του έναντι του άναγνωστικού
του κοινού, θεώρησε ύποχρέωσή του να έκ-
θέσει τούς λόγους της συρρικνώσεως του
περιοδικού σε αριθμό σελίδων και πλούτο εί-
δήσεων.

"Ηδη από την έναρξη των έχθροπραξιών
μέχρι τόν 'Ιούλιο του 1940 είχε περάσει ένα
δεκάμηνο καταστροφικής μανίας, της ό-
ποιας τόν θαλασσινό άντίκυτο προσπαθού-
σαν να μεταφέρουν οι σελίδες του περιοδι-
κού. 'Η όψη έχει αλλάξει και τό χαρτί κον-
τεύει να τελειώσει. Την άλλοτε ειρηνική ύλη
μέ τά μεγάλα και ένδιαφέροντα ναυτιλιακά
προβλήματα έχουν αντικαταστήσει τά μηνύ-
ματα της πολεμικής θύελλας. Την άλλοτε
πλήρη έννημέρωση για την παγκόσμια ναυτι-
λία έχει αντικαταστήσει η πενιχρά είδησεο-
γραφία των όλίγων ούδετέρων.

Τώρα προέχει η άνακοίνωση των πληγμά-
των που δέχονται τά πλοία μας και οι ναυτι-
κοί μας. Τορπιλλισμοί, νάρκες, βομβαρδι-
σμοί, άποκλεισμοί. Τά θύματα, οι διασωθέν-
τες, οι επιζήσαντες. Από τόν διεθνή όρίζον-
τα, τά πολεμικά άνακοινωθέντα, οι δηλώσεις
των ήγετών, οι πίνακες των άπωλειών. Καί ά-
πό τόν έσωτερικό όρίζοντα, τά πολεμικά έπι-
δόματα, η ασφάλιση των ναυτικών και οι
προβλέψεις για την «επόμενη ήμέρα». 'Αλλά
και η πολυτέλεια μερικών είδήσεων που έπι-
τρέπει προς τό παρόν — για ένα τρίμηνο ά-
κόμα — η ούδετερότης της χώρας μας: η
ΚΔΑΣ, η ίδρυση μιας νέας ναυτικής εταιρίας,
η αγορά κάποιου πλοίου, τά χορηγηθέντα δι-
πλώματα, οι έξετάσεις της Σχολής της 'Υ-
δρας... 'Η ναυλαγορά συρρικνωμένη σε λί-
γες γραμμές και τά «φορητά μας στη 'Υδρό-
γειο» σε πέντε μόνο σελίδες με σκόπιμα άό-
ριστες άναφορές για την κίνησή τους.

Θλίβεται και ζητά συγγνώμη ο άείμνηστος
Δημήτριος Κωττάκης για τις άναγκαστικές
έλλείψεις του περιοδικού. Κά έπαναλαμβάνει
την ευχή όλων: Να επανέλθει συντομότε-
ρα ο κόσμος στα ειρηνικά έργα του. Μία ευ-
χή ή οποία — αλλοίμονο — έπρεπε να περά-
σουν άλλα τέσσερα τραγικά χρόνια για να
έκπληρωθεί.

DIORYX MARITIME CORPORATION — ATHENS REQUIRES

- 1) IN HOUSE CHARTERING BROKER FOR TANKERS
- 2) SECRETARY FOR MANAGER WITH FLUENT ENGLISH, SHOR-
THAND AND TELEX AND TYPING
- 3) SENIOR CLERK TO SUPERVISE AND CHECK SHIPS
SUPPLIERS
- 4) CLERK EXPERIENCED IN RECRUITING FOREIGN CREW

PHONE: 3625-455 (13.00 — 19.00)

Η ΑΛΛΗΛΟΓΡΑΦΙΑ ΜΑΣ

Ο κ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π. ΛΙΒΑΝΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΟΥ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΥ «ΑΪΝΤΑ»

Κύριε Διευθυντά,

Χαίρομαι όλως ιδιαιτέρως άν, όπως γράφετε στο τεύχος 1021/1079 της 15.6.90 των «Ναυτικών Χρονικών», τό Δ/Ε «ΑΪντα» πράγματι δέν προκάλεσε ρύπανση. Όπως φαίνεται, είστε περισσότερο ενημερωμένος άπ' ό,τι εγώ. Καί χαίρομαι άκόμη γιατί έτσι τό ελληνικό φιλότιμο των ιδιοκτητών καί του πληρώματος του πλοίου συνετέλεσαν στην άποφυγή ρύπανσης της θάλασσας. Τό έργο των Άνακριτικών Άρχων, καθ' όσον γνωρίζω, τηρείται μυστικό, καί έπομένως ή HELMEPA στερείται μέχρι καί σήμερα των λεπτομερειών πού τό άρθρο σας άναφέρει.

Άν τά πράγματα είναι έτσι όπως τά γράφετε καί δέν προκλήθηκε ρύπανση, πράγμα πού άλλωστε τελικά θά άποδειχθεί άν είναι έτσι, θέλω νά ζητήσω συγγνώμη άπό σας, καί πιό πολύ άπό τούς πλοιοκτήτες του «ΑΪντα». Άν τό Δ/Ε «ΑΪντα» πού δέν είναι μέλος της HELMEPA, δέ ρύπανε ή θάλασσα, τότε έχουμε σημειώσει πραγματική πρόοδο.

Θά θυμάστε ότι τό 1981 πολλοί έναντιώθηκαν στην προσπάθεια γιά την άνάληψη άπό την ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα έθελοντικής δράσης γιά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πού πιστεύω ότι είναι καί ή μόνη λύση στό πρόβλημα. Η HELMEPA, ούτε στό παρελθόν, ούτε στό παρόν, αλλά ούτε καί ποτέ στό μέλλον θά συνηγορήσει στό ότι μόνη της ή άστυνόμευση μπορεί νά περιορίσει ή ρύπανση της θάλασσας άπό τά πλοία, δεδομένου ότι αυτό δέ συμβιβάζεται μέ τούς στόχους της Διακήρυξης της Ένωσης μας της 4.6.1982. Γι' αυτό, άλλωστε, έχουν άναγνωρισθεί διεθνώς οι Έλληνες ναυτικοί καί πλοιοκτήτες γι' αυτήν τους την πρωτοβουλία καί δραστηριότητα.

Έπανελημμένα έχω τονίσει, καί έξακολουθώ νά λέω, πώς χρειάζεται ή συνειδητοποίηση του προβλήματος άπό τόν ίδιο τόν άνθρωπο. Καί γιά μάς τούς Έλληνες άπαιτείται ή ένεργοποίηση του φιλότιμού μας

καί όχι ή άστυνόμευση.

Δέ νομίζω ότι πρέπει νά επιδιώκουμε ή σύλληψη ξένων καί όχι Έλλήνων, μόνο καί μόνο γιατί πιστεύουμε έσείς κι εγώ πώς οι Έλληνες δέν έχουμε την πρόθεση «νά μαγαρίσουμε τό σπίτι μας», δηλαδή τίς ελληνικές θάλασσες. Συνεπώς ή άπάντηση στην έρώτηση του άρθρου σας «Πού τό πάνε πάλι;» έχει μία καί μόνη κατεύθυνση καί στόχο: Την ένεργοποίηση του ελληνικού φιλότιμου καί την περιβαλλοντική ευαισθητοποίησή μας. Ίδιαίτερα κάτω άπό τίς σημερινές παγκόσμιες συνθήκες πού ό περιβαλλοντικός σχεδιασμός καί ή μέριμνα γιά την προστασία του περιβάλλοντος συνδέεται μέ την κάθε έπιχείρηση, ναυτιλιακή ή ξηράς.

Πιστεύω πώς, μέσα άπό ή HELMEPA, ή ελληνική ναυτιλιακή πρωτοβουλία γιά ή βελτίωση του επιπέδου της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης όλων μας είναι πρός όφελος της προστασίας των θαλασσών άπό ή ρύπανση καί ή σωστή έπιχειρηματική πολιτική. Τό συμφέρον των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών, είτε τό θέλουμε είτε όχι, είναι νά συνυπάρχουν μέ τίς καθαρές θάλασσες καί νά τίς προστατεύουν. Καί στό θέμα αυτό προτιμώ νά άντιδράσω γρήγορα παρά νά σιωπήσω. Λυπάμαι άν ή άμεση άντίδρασή μου στό περιστατικό του Δ/Ε «ΑΪντα», οι λεπτομέρειες του όποίου δέν είναι άκόμη έπίσημα γνωστές, σας ξένισε, την ώρα μάλιστα πού γίνεται γνωστό ότι ή πετρελαιοκηλίδα άπλώνεται στις ελληνικές ή ξένες θάλασσες.

Είναι καιρός νά άναγνωρίσουμε όλοι μας την ευθύνη μας σέ θάλασσα καί ξηρά. Χαίρομαι άπάντως ιδιαίτερα γιατί μέ τό άρθρο σας ενημερωθήκαμε προκαταβολικά γιά τό ότι δέν υπήρξε ρύπανση στην περίπτωση του Δ/Ε «ΑΪντα». Καί γι' αυτόν καί μόνο τό λόγο αισθάνομαι εύτυχής.

Μέ τιμή
ΓΙΩΡΓΟΣ Π. ΛΙΒΑΝΟΣ
Πρόεδρος Δ.Σ. της HELMEPA

18 Ιουνίου 1990

Ό Διευθυντής Συντάξεως των «Ναυτικών Χρονικών» κ. Δημ. Τσαπραλής έπισημαίν.

Είναι άναμφισβήτητο τό έργο πού έχε πιτελέσει ή HELMEPA στον τομέα της πιστάσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Είναι επίσης άναμφισβήτητη ή συμβεστό έργο αυτό του ίδιου του κ. Γιώργου Λιβανού, ό όποιος, άλλωστε είναι εκεί πού συνέλαβε — καί ύλοποίησε δαπαντας καί χρήματα αλλά καί πολύ άπό τόν λύτιμο χρόνου του — την ιδέα γιά ή μιοιργία αυτής της έθελοντικής όργανώσεως.

Είναι, τέλος, άναμφισβήτητη καί ή έυσθησία του γιά τό γενικότερο πρόβλημα ρυπάνσεως καί μολύνσεως πού άπειλεί ή τόν ίδιο τόν πλανήτη.

Όλα αυτά όμως δέν του δίνουν τό δικαίωμα ούτε νά μνονπωλεί άλλα ούτε καί νά φισβητεί την ευαισθησία όλων των άλλων γιά τό σοβαρότατο, όπως άναγνωρίζε πλέον άπό όλους, πρόβλημα της προστασίας του περιβάλλοντος.

Πολλοί, πάρα πολλοί στην Άκτή Μισοί καί στό Λονδίνο — καί φυσικά καί ό ύπομειούμενος — θεωρούν ότι σέ καμιά περίπτωση δέν νομιμοποιείται ό κ. Γιώργος Λιβανός νά λέγει ότι τό τάδε πλοίο δέν εί μέλος της HELMEPA — τό μόνο πού μπο, νά κάνει είναι, άν του ζητούν, νά δίνει κα λόγους των πλοίων πού είναι μέλη της ΗΕΜΕΡΑ. Έπίσης θεωρούν — όπως καί ό ύσημειούμενος — ότι σέ καμιά περίπτωση δέν νομιμοποιείται νά σπεύδει — καί νά ταδικάζει, όπως έκανε μέ τίς δηλώσεις ή από τό έξωτερικό γιά την περίπτωση το «ΑΪντα» — χωρίς νά έχει γνώση των πραγματικών περιστατικών πού νά έχουν προψει όχι άπό προανακριτικές ένέργειες ο όποιες ένυπάρχει πάντοτε ό ύπερβάλων ζήλος αλλά ύπό τελεσίδικες άποφάσεις ή άρμοδίων όργάνων καί δικαστηρίων.

Άπό τόν χρόνο πού έκανε τίς δηλώσεις του άπό τό έξωτερικό — τό βράδυ (ώρα λάδως) της 13ης Ιουνίου, άν δέν μάς άπει ή μνήμη μας — τίς όποιες έμείς χαρακτήσαμε άνεπίτρεπτη άνάμιξη, τεκμαίρεται οι πληροφορίες πού είχε ύπ' όψει του γιά «ρύπανση» του «ΑΪντα» ήταν κάποια (ή ποιες) φωτογραφία πού είχε τραβηχθεί σα άπό τό σκάφος.

Συνεπώς άγνωοίσε ότι είχαν «καεί», φίλμ των φωτογραφιών πού είχε «τραβήξ τό άεροσκάφος του λιμενικού γιά ή ρύπανση, ή όποία, σύμφωνα μέ τούς πιλότους ή ίδιου άεροσκάφους, ήταν «μιά λωρίδα αύ διαλυόμενων άκάθαρτων νερών καί πετ

John Samonas + Sons

LIMITED

SHIPBROKERS — SHIPAGENTS

Princeton Mews
167/169 LONDON ROAD
Kingston · Upon · Thames,
Surrey KT2 6PT — England
Telephone: 081-547 2244 (7 lines)
Telex: 885427 SAMJON G — 927498 SAMJON G
FAX: 081-547 1949
Cables: Jonsamsons Kingstonuponthames

λαίου, μήκους 6,5 μιλίων και πλάτους 3 μέτρων» (έφημερίδα «τά Νέα» της 12ης 'Ιουνίου).

Άγνοοις ακόμη ότι πριν από τη «ρύπανση» των «αυτοδιαλυόμενων ακάθαρτων νερών και πετρελαίου» είχε προυπάρξει έντονη διαφωνία μεταξύ του πλοιάρχου και μελών του πληρώματος για το ύψος της άμμοβης που θα καταβαλόταν για τον καθαρισμό των δεξαμενών.

Άγνοοις ακόμη ότι σε δεξαμενή του σκάφους βρισκόνταν τά σlops και σε 73 βαρέλια τά sediments που είχαν συγκεντρωθεί μετά τόν καθαρισμό των δεξαμενών του πλοίου στον 'Ατλαντικό, ανεξάρτητα από τόν ισχυρισμό ορισμένων ότι τό πλοίο υποχρεώθηκε νά τά παραδώσει μετά τόν «έντοπισμό» του για τη «ρύπανση» των «αυτοδιαλυόμενων ακάθαρτων νερών και πετρελαίου».

Τέλος, άγνοοις τά «περί Χάπυ Λήντερ» και τήν έναγώνια αναζήτηση του πλοίου που είχε προκαλέσει τη ρύπανση — μιλάμε για τήν πραγματική ρύπανση — στον Κάβο Μαλιά.

Όφείλομε νά προσθέσουμε ότι πολλοί στην 'Ακτή Μισούλη αλλά και στό Λονδίνο συμφωνούν μέ τίς θέσεις που διατυπώθηκαν για τό συγκεκριμένο θέμα από τά «Ναυτικά Χρονικά». Καί οι νουνεχείς συνέστησαν νά μήν υπάρξει συνέχεια — μάς φθάνουν, ύπογραμμίθηκε, τά άλλα προβλήματα που έχουμε, δέν χρειάζεται ένα ακόμη, αλλά ούτε και νά διασπάσουμε τό εθνικό μέτωπο και μέ ένα ακόμη θέμα.

Σταματάμε, λοιπόν, εδώ. 'Αλλά δέν μπορούμε νά μήν πούμε, ότι ανησυχούμε, δέν μπορούμε νά κρύψουμε τούς φόβους μας — που δέν είναι άλλωστε μόνο δικοί μας — για τίς ένδεχόμενες συνέπειες, τίς δυσμενείς επιπτώσεις που μπορεί νά υπάρξουν τόσο σε βάρος της εθνικής οικονομίας, όσο και σε βάρος των ελληνικών πλοίων και των ναυτικών μας από τόν θόρυβο που έχουμε ξεσηκώσει έμεις οι ίδιοι.

Και κάτι άλλο πριν τελειώσουμε και για νά μήν υπάρξουν παρερμηνείες: Δέν έχουμε — κάθε άλλο — τήν παραμικρή αντίρρηση νά τιμωρούνται αυστηρότα — προσωπικά θά θέλαμε νά τούς ρίχναμε ακόμη και στόν 'Αδρα αν αυτό ήταν εφικτό — 'έκείνοι που ρυπαίνουν έν ψυχρώ, δέν δεχόμαστε όμως νά παίρνουμε σβάρνα τούς πάντες, αλλά ούτε και νά προανακριτικές καταδίδες και συλλήψεις.

Η ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΓΙΑ ΑΠΟΚΤΗΣΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΩΝ

'Αγαπητά «Ναυτικά Χρονικά»,

Πριν έκθέσουμε από τίς στήλες του 'Εγκριτου περιοδικού σας τό θέμα που άπασχολεί τήν τάξη μας, μ' αυτή τήν εύκαιρία, θεωρούμε επιβεβλημένη υποχρέωσή μας νά σας συγχαρούμε έκ μέρους της επιτροπής που τό χειρίζεται κι όλων των συναδέλφων μας που τούς άφορά για τούς μακροχρόνιους, σκληρούς και μεθοδικούς αγώνες που καταβάλετε για τήν δυναμική ανάπτυξη της ναυτιλίας μας και νά σας εύχαριστήσουμε για τήν προβολή, στόν κατάλληλο χρόνο και μέ τόν επιβαλλόμενο τρόπο, των ζωτικής άναγκαιότητας θεμάτων των ναυτικών, όπως τόν πύό κάτω, τόν όποιο τήν ύπαρξη διαπιστώσατε, χάρι τήν διορατικότητα σας, κατά τήν εξέταση καιρίων προβλημάτων του ναυ-

τιλιακού χώρου και παράλληλα προτείνετε και τεκμηριωμένη λύση αυτού.

Οι ναυτικοί προσπαθούν, πριν από πέντε περίπου χρόνια, νά επιτύχουν τήν τροποποίηση της κείμενης νομοθεσίας για τήν άπονομή άποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, για νά μπορούν νά συνυπολογίζουν τήν ύπηρεσία που διανύεται σε πλοία μέ ξένη σημαία μή συμβεβλημένα μέ τό NAT, για τήν άπόκτηση αυτών, ή όποία ύπηρεσία είναι χρυσοπληρωμένη, όπως πολύ εύστοχα τήν χαρακτηρίσατε κι όχι μόνο ως συνταξιοδοτική.

Τό θέμα πρωτοπαρουσιάστηκε στίς άρχές του 1986, ήτοι τρία χρόνια από της λήψης, τό 1983, των μέτρων για τήν αντιμετώπιση της τότε ναυτιλιακής κρίσης, μεταξύ των όποιων και της ανακύκλωσης εργασίας, σύμφωνα μέ τήν όποία οι ναυτιλιακές κρίσεις πληρώναν όρισμένο χρόνο (9 1/2 μήνες) ύπηρεσία σε πλοία μέ ελληνική, ή ξένη σημαία συμβεβλημένα μέ τό NAT, απελύοντο υποχρεωτικά σε όποιαδήποτε σημείο της ύδρόγειου εύρίσκοντο και για τούς παραβάτες αυτών των μέτρων προεβλέπονταν άυστηρές κυρώσεις.

Τότε τό θέμα ήτο ειδικό, γιατί περιοριζότο μόνο μεταξύ των ναυτικών που είχαν ύποστεί τίς συνέπειές του πύό πάνω περιοριστικού χρονικά, μέτρου εργασίας, κατόπιν, όμως, έγενικεύθη μέ τήν ύποτροπή και μάλλον τήν συνέχιση της ναυτιλιακής κρίσης μέ περαιτέρω συρρίκνωση του έμπορικού στόλου μας (Τό 1982 αριθμούσε 3.591 πλοία μέ ελληνική σημαία και σήμερα μόνο 900). Καί τά συμβεβλημένα μέ τό NAT άνέρχοντο τό 1975 σε 1924, τό 1981 σε 526 και σήμερα σε 180 και σε 1.500 περίπου οι πλοίαρχοι και Γ' και Β' τάξεις.

Έτσι ή ναυτολόγηση στα πύό πάνω πλοία των αξιωματικών Γ', Β' που δέν έχουν έξαντλήσει τήν βαθμολογική ιεραρχία, κατέστη προβληματική και κάτω από τό άγχος της επιβίωσης, κι όχι έκούσια, αναγκάζονται νά ναυτολογούνται σε πλοία μέ ξένη σημαία, μή συμβεβλημένα μέ τό NAT, μέ συνέπεια νά παρεμποδίζεται ή σταδιοδρόμησή τους και παράλληλα νά δημιουργούνται και ψυχολογικά προβλήματα.

Γιά τήν αντιμετώπιση της διαρροής ναυτεργατικού δυναμικού της χώρας μας σε πλοία ξένης σημαίας μή συμβεβλημένα μέ τό NAT, τό όποιο είναι αναγκαίο για τήν επάνδρωση των πλοίων μέ ελληνική σημαία, που τυχόν θά προέλθει από τήν αίτούμενη άναγνώριση ύπηρεσίας, θά πρέπει, κατά τήν γνώμη μας, αυτή νά ακολουθεί τήν έκάστοτε πορεία του έμπορικού στόλου μας και νά επιτρέπεται ό περιορισμός ή ή κατάργηση στην άνοδική και επαναχορήγηση αυτής στην πτωτική πορεία του, όπως προβλέπεται για τήν ασφάλιση της ίδιας ύπηρεσίας στο NAT. (N. 1376/83 άρθρο. 13).

Έτσι δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας και ένα ακόμη κίνητρο για τήν προσέλευση και παραμονή των νέων στο ναυτικό έπάγγελμα και επιστροφή σ' αυτό όλων τών εγκατέλειψαν, πύόσ όφελος τους, της ναυτιλίας μας και των οίκονομικών του NAT.

Η ύπαρξη του θέματος έχει άναγνωρισθεί από τήν πολιτική ήγεσία του YEN, ή όποία δέν προλάβει νά τό τακτοποιήσει λόγω των συχνών αλλαγών των 'Υπουργών και από τίς άρμόδιες ύπηρεσίες του, οι όποιες, όμως, δέν τό προωθούν και μέ επιχειρήματα, άπλά κατά βάση, παρεμποδίζουν

τήν ρύθμισή του, έκμεταλλεύμενες τήν πύό πάνω συγκυρία της αλλαγής των 'Υπουργών και τίς πιέσεις αυτών που έχουν συμφέρον νά διατηρείται ή σημερινή κατάσταση.

Η αντίδραση αυτή προέρχεται από τούς αξιωματικούς που δέν αντιμετώπιζον θέμα βαθμολογικής εξέλιξης και κυρίως από πλοίαρχους Α', οι όποιοι δέν θέλουν νά αξιάνεται ή αριθμητική δύναμη του βαθμού τους, για νά επιτυγχάνουν εύνοϊκότερους όρους εργασίας και όταν γίνονται συνταξιούχοι νά έχουν εξασφαλίσει θέσεις εργασίας σε πλοία μέ ξένη σημαία μή συμβεβλημένα μέ τό NAT.

Τ' άνωτέρω θέτουμε ύπόψη:

Του κ. 'Υπουργού 'Εμπ. Ναυτιλίας, για νά επιληφθεί του θέματος και δώσει, τό δυνατό συντομότερο, τήν πρόποση λύση. Της επιτροπής προσέλευσης νέων στο ναυτικό έπάγγελμα, για νά διατυπώσει, αν τό κρίνει σκόπιμο, τήν επ' αυτού γνώμη της, ως έκ της συνάφειας της άποστολής της πύόσ τό θέμα. Της ΠΕΠΕΝ, για νά τοποθετηθεί σαφώς επί του θέματος και προτείνει τεκμηριωμένες λύσεις, ως τό άρμόδιο συνδικαλιστικό όργανο των περισσότερων από τούς ένδιαφερόμενους.

Των σπουδαστών των 'Ανωτέρων Σχολών Ε.Ν., για νά ένδιαφερθούν έγκαιρα για τήν άπρόσκοπη βαθμολογική εξέλιξη τους, για νά μήν αναγκαστούν σε ήλικία μέ έπαυξημένες οίκογενειακές και κοινωνικές υποχρεώσεις νά εγκαταλείψουν τό ναυτικό έπάγγελμα, όπως συμβαίνει μέ ικανό αριθμό από έμάς, μέ άμφίβολη επιτυχία στην νέα καριέρα τους ως έκ της ήλικίας τους, της άνεπαρκούς ή και πλήρους έλλειψης έπαγγελματικής πείρας και των συγκυριών που τότε θά αντιμετώπισουν.

Μέ έκτίμηση
ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΙ

Πειραιάς, 10.7.0

Σημ. Συντ.: Τά «Ναυτικά Χρονικά» έχουν άσχαληθεί επανειλημμένα μέ τό θέμα αυτό και έχουν ύποδείξει τίς λύσεις που πρέπει νά υπάρξουν, αλλά φαίνεται ότι στό 'Υπουργείο ύπάρχει κάποιος που θεωρεί ότι πρέπει νά νά συνεχίσουμε νά τιμωρούμε τούς ναυτικούς μας έπειδή από δική μας όλιγορία αναγκάσθηκαν τά τελευταία δύστυχα χρόνια αλλά και τά καλά χρόνια που ακολουθήσαν νά εργασθούν σε ελληνόκτητα πλοία που δέν είχαν άσφαλισμένα τά πληρώματά τους στο NAT, ώστε ή ύπηρεσία τους αυτή νά λαμβάνεται ύπ' όψει και για τήν άπόκτηση προαγωγικών διπλωμάτων. Έν προκειμένω όμως έντύπωση προκαλεί και ή στάση που έχουν τηρήσει ως τώρα ή έκπροσώπηση του έφοπλισμού και των επαγγελματικών όργανώσεων των ναυτικών που πλήττονται — των 'Ενώσεων, δηλαδή, Πλοίαρχων και Μηχανικών. Καί αυτό ή στιγμή που και στην 'Ακτή Μισούλη και στο Λονδίνο όλοι ζητούν νά υπάρξει ή επιβαλλόμενη έκ των πραγμάτων ρύθμιση για νά ακολουθήσει ή εξέλιξη των στελεχών που έχει καθυστερήσει, για νά ύπάρχουν σε τελική άνάλυση τά στελέχη που χρειάζεται ή Ναυτιλία και που δέν βρίσκονται πλέον εύκολα.

Νά έλπίσουμε ότι θά δοθεί τελικά ή ένδεικνυόμενη λύση σ' αυτό τό τόσο καυτό πρόβλημα: Τίποτε δέν δικαιολογεί ή διατήρηση κάποιων έλλείδων, αν όμως ύπάρξει ρύθμιση, έμεις πρώτοι από όλους θά χειροκροτήσουμε.





INTERMARINE BUNKERING SERVICES INC.

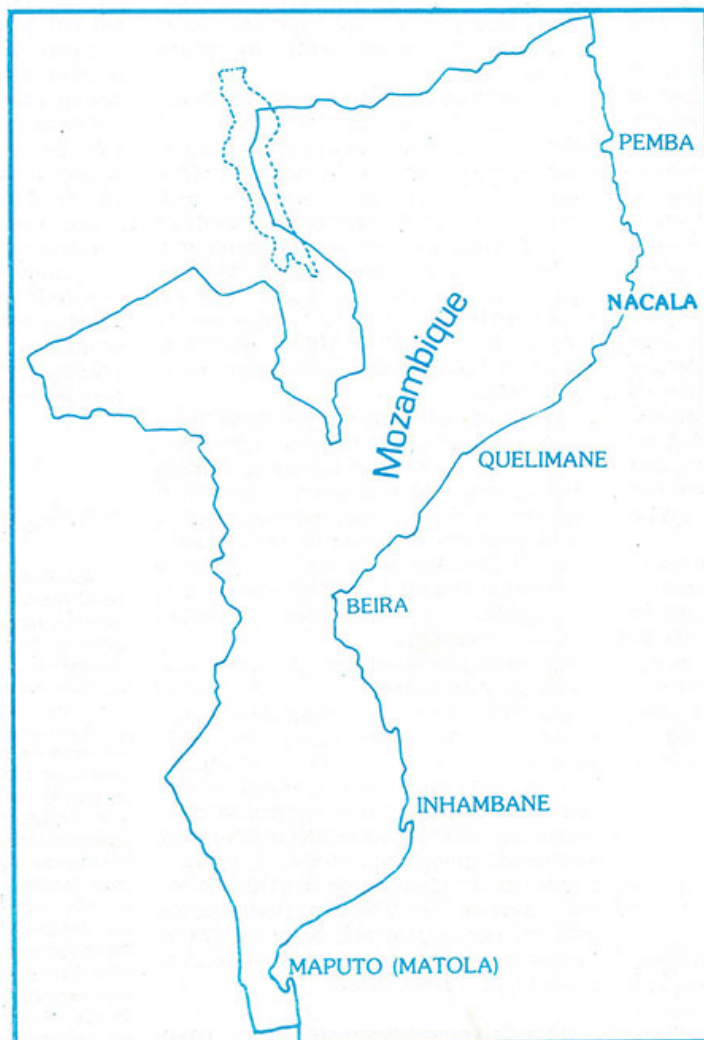
PRODUCTS AVAILABLE : 180 CST, 380 CST, MDO AND MGO

DELIVERY METHOD : MAPUTO/MATOLA AND/OR OFFSHORE BEIRA, AND/OR OFFSHORE
MATOLA IS SITUATED ON THE BANK OF RIO MATOLA
3 MILES ABOVE MAPUTO WHARVES

AGENCY FACILITIES : EXCELLENT SERVICE WHICH ENSURES VESSEL'S CONTACT WITH
PORT AUTHORITIES (CUSTOMS, HARBOUR MASTER, E.T.C.) CREW
CHANGE, PROVISIONS AND FRESH WATER

NOTICE : MASTER SHOULD CONTACT OUR DEPOTSHIP M/T "DIMINI" ON
CHANNELS 14/16 AND/OR IN MARISAT TLX NR "DIMINI"
583-1100321-INMA-X INDIAN OCEAN SATELLITE

petromoc E.E.



INTERMARINE LTD

SALES AGENTS

46 FILONOS STR,
185 35 PIRAEUS - GREECE
PHONES : (01) 4119388 - 4172194 - 4173172
TELEXES : 211178 - 212845 - 212742 INMA GR
FAXES: 4172268 - 4113160
CABLE : IKTINOS - PIRAEUS

POINT TO POINT



Seatramp's reliable service for the global transportation of oil is founded on safe procedures, attention to detail and efficient, flexible and cost-effective solutions to customers' requirements.

U.S.A.

Seatramp USA Inc.
641 Lexington Avenue
28th Floor
NEW YORK N.Y. 10022
Telephone: 212 838 3300
Telex: 451884 SEATRAMP USA
Fax: 212 838 2929

GREECE

Seatramp Tankers Inc.
1st Floor
Kef Building
110-112 Notara Street
GR-185 35 Piraeus Greece
Telephone: 30 1 45 33 700
Telex: 212191 STI
Fax: 30 1 45 22 918

LONDON

Seatramp (UK) Limited
"Tradewinds"
190 Vauxhall Bridge Road
London SW1V 1DX
Telephone: (01) 828 9992
Telex: 8958128 SEAT
Cables: SEAT LONDON
Fax: (01) 828 9197



Νέα δυναμική προσέγγιση της Ναυτιλίας από την Έθνική Τράπεζα

Στή μεγάλη προσπάθεια που καταβάλλει σήμερα η Έθνική Τράπεζα για την εξυγίανση και διαφοροποίηση του χαρτοφυλακίου της, πρωταρχική σημασία αποδίδεται σε μία νέα, δυναμική και σύγχρονη προσέγγιση της Ναυτιλίας μας.

Σε αποκλειστική του συνέντευξη προς τα «Ναυτικά Χρονικά», ο διοικητής της Έθνικής Τράπεζας κ. Δημήτρης Γερμίδης υπογραμμίζει τη σημασία που αποδίδει η σημερινή διοίκηση της Τράπεζας στην ανάπτυξη των ναυτιλιακών της εργασιών.

Αναφερόμενος στη ναυτιλιακή πολιτική της Τράπεζας ο κ. Γερμίδης δήλωσε τα εξής:

«Η δραστηριοποίηση της Τράπεζας στον τομέα της Ναυτιλίας εντάσσεται απόλυτα στους κύριους στρατηγικούς στόχους της Διοίκησης: εξυγίανση και διαφοροποίηση του χαρτοφυλακίου, εκσυγχρονισμός, διεθνοποίηση.

Θά πρέπει βέβαια να ειπωθεί ότι η Έθνική Τράπεζα υπήρξε πρωτοπόρος στην Ελλάδα στη Ναυτιλιακή Πίστη την δεκαετία του '60, και έχει συνεργασθεί με το σύνολο σχεδόν των Ελλήνων Έφοπλιστών που τούς βοήθησε στα πρώτα βήματά τους για τη δημιουργία της μεγάλης δύναμης που λέγεται Έλληνική Ναυτιλία.

Με την πάροδο όμως του χρόνου και την ανάπτυξη του μεγάλου ανταγωνισμού μεταξύ των Τραπεζών, η Έθνική δεν κράτησε το αρχικό μερίδιό της



στην αγορά, και βέβαια ταλαιπωρήθηκε όπως και οι άλλες Τράπεζες από τη μεγάλη κρίση που πέρασε η Ναυτιλία.

Αυτά όμως ανήκουν στο παρελθόν. Η κατάσταση τον τελευταίο καιρό άρχισε και πάλι να βελτιώνεται στον το-

μέα των Ναυτιλιακών Έργων μας. Στά νέα στελέχη που διευθύνουν τις Ναυτιλιακές μας Μονάδες στην Ελλάδα και το Ξεωτερικό δόθηκαν σαφείς κατευθύνσεις για δραστηριοποίηση, ώστε η Τράπεζά μας να κατακτήσει και πάλι την εμπιστοσύνη όλων των ανθρώπων της Ναυτιλίας, και σε επαφή και στενή συνεργασία μαζί τους, να προωθήσει δυναμικά και δημιουργικά τις πρωτοβουλίες τους.

Τα μηνύματα είναι πολύ ένθαρρυντικά. Παλιοί πελάτες μας αρχίζουν και πάλι να συνεργάζονται μαζί μας, νέοι πελάτες συζητούν για συνεργασία. Οι αριθμοί είναι χαρακτηριστικοί: Το πρώτο εξάμηνο του 1990 οι εγκρίσεις νέων ναυτιλιακών χρηματοδοτήσεων αυξήθηκαν κατά 200% σε σχέση με ολόκληρο τον περυσινό χρόνο.

Οι νέες συνθήκες της αγοράς δεν μας αφήνουν αδιάφορους, ίσα ίσα δημιουργούν προϋποθέσεις για πιά δυναμική παρουσία μας. Για παράδειγμα μελετούμε με προσοχή τις δυνατότητες να βοηθήσουμε την εισαγωγή μετοχών Ναυτιλιακών Έταιριών στο Χρηματιστήριο.

Με την στήριξη του έφοπλιστικού κόσμου και των επαγγελματικών τους οργανώσεων και φυσικά και των Ελλήνων ναυτικών, και με τις συνεχείς προσπάθειες διακεκριμένων στελεχών και άφοσιωμένων υπαλλήλων της Τράπεζας μας θα βγούμε και πάλι στον τομέα αυτό **γρήγορα μπροστά**.

Έθνική Τράπεζα και Ναυτιλία

Η στενή σύνδεση της Έθνικής Τράπεζας με τη Ναυτιλία μας είναι γνωστή στους ανθρώπους της θάλασσας από τις αρχές του αιώνα, όταν η Τράπεζα άνοιγε σειρά υποκαταστημάτων στα νησιά με ναυτική παράδοση, καθώς και το πρώτο της υποκατάστημα στο Ξεωτερικό, στο Λονδίνο, που σε λίγο συμπληρώνει 100 χρόνια συνεχούς λειτουργίας.

Συστηματικότερη πάντως επαφή άρχισε αφότου, πριν 30 χρόνια, η Τράπεζα δημιούργησε το πρώτο στην Ελλάδα εξειδικευμένο Ναυτιλιακό Κατάστημα στον Πειραιά, και παράλληλα ίδρυσε ει-

δική Έπιτελική Μονάδα, τη Διεύθυνση Ναυτιλιακών Έργων για τον συντονισμό των σχέσεων της Έθνικής με τη Ναυτιλία.

Τό Ναυτιλιακό Κατάστημα της Έθνικής Τράπεζας ιδρύθηκε τό 1960, σε εποχή που η ναυτιλιακή πίστη στον ελληνικό τραπεζικό χώρο βρισκόταν ακόμη στα σπάργανα — μπορούμε μάλιστα να πούμε ότι η Έθνική είναι αυτή που την δημιούργησε ακριβώς με την ίδρυση του Ναυτιλιακού Καταστήματος. Υπήρξε τό πρώτο, και παραμένει μόνο ουσιαστικά, κατάστημα της Έθνικής Τράπεζας, αλλά και ολόκληρου του ελληνικού

τραπεζικού συστήματος, που η άρμο διότητά του δεν καθοριζόταν από μία εξαφική περιοχή, αλλά αναφερόταν στς αντικείμενο δραστηριότητας ενός συγκεκριμένου παραγωγικού κλάδου. Καί ι μοναδικότητα αυτή, που διατηρείται σι σημαντικό βαθμό, μαρτυρεί ακριβώς και τη σημασία που αποδίδει στον κλάδο αυτό η Έθνική Τράπεζα και την αναγνώριση των ιδιαιτεροτήτων του.

Όταν όμως η Έθνική Τράπεζα αναφέρεται στη Ναυτιλία, δεν έκανε κι ούτι κάνει διάκριση ή κάποια επιλογή μεταξύ Έφοπλιστών και Ναυτιλλομένων, με ταξύ μεγάλων πλοιοκτητών ποντοπόρων πλοίων ή μικροεφοπλιστών.

Είναι η Τράπεζα που εξυπηρετεί τό-

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ 185 35 ΠΙΡΑΕΥΣ GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

Ελληνα ναυτικό στις καταθέσεις και τα ιβάζματά του, τον απόμαχο της θάλασσας για την αποταμίευση και τη σύνταξη του.

Έτσι, διεκπεραιώνει καθημερινά άμπολλες συναλλαγές προσπαθώντας πάντοτε για τη βελτίωση των υπηρεσιών της στην Ελλάδα και το εξωτερικό. Για παράδειγμα αναφέρουμε ότι η Εθνική έχει στο λιμάνι του Ρόττερταμ 3 άτομα που καθημερινά επισκέπτονται τα Έλληνικά πλοία για να εξυπηρείσουν ανάγκες των πληρωμάτων τους.

Αποτολμώντας μία ιστορική αναδρομή, θα σημειώσουμε ότι το Ναυτιλιακό Ινστιτούτο της Εθνικής, αφού μονοπώλησε ουσιαστικά επί δεκαετίες τις ναυτιλιακές τραπεζικές εργασίες στην Ελλάδα, είδε εν συνεχεία, αναπόφευκτα, να μπορούμε να πούμε φυσιολογικά, να ποσοστό συμμετοχής του στην αγορά να περιορίζεται σταδιακά, κυρίως με την εγκατάσταση στον Πειραιά και την ασηριοποίηση μεγάλου αριθμού κα-
στημων ξένων Τραπεζών, που κατ' έ-
χην απέβλεψαν στην διενέργεια ναυ-
τιικών εργασιών. Παρέμεινε όμως
ίντοτε ή κατ' έροχην και ουσιαστικά
ιτ' αποκλειστικότητα ναυτιλιακή μο-
δα του ελληνικού τραπεζικού συστή-
τος και κατά κάποιον τρόπο ο «φυσι-
ς» τραπεζίτης τόσο των Ελλήνων
ιτιλλομένων όσο και των Ελλήνων έ-
ιπλιστών, οι οποίοι, και όταν συμβαί-
νά συνεργάζονται, και εύλογα, μέ-
νες Τράπεζες, διατηρούν πάντοτε
ύς δεσμούς τους και με το Ναυτιλια-
Κατάστημα της Εθνικής. Μπορεί να
χθεί ότι δεν υπάρχει σήμερα καταξίω-
νος «Ελληνας έφοπλιστής που να μην
ει συνεργασθεί με το Ναυτιλιακό, έ-
πολλοί από τους πιο επιτυχημένους
ί σοβαρούς έφοπλιστές αναγνωρί-
υν ότι ξεκίνησαν τη ναυτιλιακή τους
ασηριότητα και ανδρώθηκαν με τη
μπαράσταση του Ναυτιλιακού της Έ-
ικής.

Η ναυτιλιακή κρίση με τις αναπόφευ-
ες ζημίες, σε συνδυασμό και με τον
τονο ανταγωνισμό, συρρίκνωσαν τη
ασηριότητα της Τράπεζας στον ναυ-
ιακό τομέα, κατά την πενταετία 1983-
84. Όμως, η τακτοποίηση των έκ-
μοτήτων του παρελθόντος έχει ολο-
ηρωθεί, και το ενδιαφέρον της Τρά-
ζας για τη Ναυτιλία έχει γίνει πολύ
έντονο. Σ' αυτή την ανανέωση βοή-
σε η ανάκαμψη του κλάδου στον ό-
ιο η Τράπεζα έχει εμπιστοσύνη για
δυναμισμό που δείχνει και την ικα-
ητά του να επιβιώνει και να προκό-
εται.

Μετά την ανάληψη της διοίκησης της
νικής Τράπεζας από τον κ. Δημήτρη
μίδα το ενδιαφέρον αυτό έγινε ακό-
πιο έντονο και απ' ότι φαίνεται, τα έ-
ελέσματα δίνουν στη Διοίκηση της
ίπεζας αίσθημα αισιοδοξίας, καθώς

η αύξηση των μεγεθών συνοδεύεται και
από διασπορά των χορηγήσεων σε κά-
θε είδους ναυτιλιακή δραστηριότητα
(κρουαζιερόπλοια, δεξαμενόπλοια,
μπάλκ κάρριερς, όχηματαγωγά και
επιβατηγά-αεροπλοϊκά πλοία).

Στόν τομέα των χρηματοδοτήσεων,
το Ναυτιλιακό κατάστημα έχει απεριό-
ριστες δυνατότητες, σε δραχμές και συ-
νάλλαγμα, και έχει καταστήσει ιδίως
κατά τους τελευταίους μήνες, ιδιαίτερα
έμφανή τη παρουσία του στην τοπική
και τη διεθνή ναυτιλιακή αγορά, με συ-
νεχή ανοδική τάση των χορηγήσεών
του, οι οποίες κατά το τρέχον έτος θα έ-
χουν υπερδιπλασιασθεί έναντι του πε-
ρυσινού.

Κύκλοι της ναυτιλιακής αγοράς ύπο-
λογίζουν ότι το σημερινό exposure της
Εθνικής Τράπεζας στη Ναυτιλία περί
τά 170 - 180 εκατομ. δολάρια.

Το ενδιαφέρον του Καταστήματος έ-
χει στραφεί στην αναπροσέκλυση μερι-
κών από τις σημαντικότερες ελληνικές
ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που υπήρξαν
παραδοσιακοί πελάτες του, αλλά και
στην συνεργασία με νέες αξιόλογες έ-
πιχειρηματικές μονάδες του κλάδου.

Έξ άλλου στον τομέα των μεσολαβη-
τικών εργασιών (Operations) το Κατά-
στημα έχει βελτιώσει σε σημαντικότατο
βαθμό το επίπεδο υπηρεσιών του, ώστε
νά είναι σήμερα πλήρως ανταγωνιστικό
μέ οποιαδήποτε άλλη διεθνή Τράπεζα,

σε ταχύτητα και ποιότητα εξυπηρέτησε-
ως, ιδιαίτερα στις τιμές συναλλάγματος
και στα επιτόκια καταθέσεων (τομείς ο-
που στο παρελθόν είχε παρατηρηθεί
κάποια ύστέρηση). Σήμερα μπορεί να
λεχθεί ότι το Ναυτιλιακό της Εθνικής
προηγείται στην αγορά του Πειραιώς.

Δέν υπάρχει αμφιβολία ότι και στο
Ναυτιλιακό Κατάστημα της Εθνικής
Τράπεζας υπήρξαν όρισμένα έγγενη
στοιχεία δυσκαμψίας, που προέρχον-
ταν σχεδόν αναπόφευκτα από το γεγο-
νός ότι το Κατάστημα αποτελεί τμήμα έ-
νός τεράστιου οργανισμού όπως είναι η
Εθνική Τράπεζα. Σήμερα πολλά απ' αυ-
τά έχουν ξεπεραστεί σε μεγάλο βαθμό
και η πλήρης εξέλιξη κάποιων ύπο-
λειμμάτων τους είναι άπλως θέμα διαδι-
κασίων που έχουν δρομολογηθεί. Το
ουσιώδες έχει πλέον συντελεσθεί, κα-
θώς η Διοίκηση της Τράπεζας έχει από-
λυτα συνειδητοποιήσει την ιδιομορφία
των ναυτιλιακών εργασιών και την ά-
νάγκη ανταγωνιστικότητας του Ναυτι-
λιακού Καταστήματος σε διεθνές επίπε-
δο.

Ένας σύνθετος παράγοντας που άκού-
γεται για τα καταστήματα της Εθνικής,
και έπομένως και για το Ναυτιλιακό, εί-
ναι η συρροή συναλλασσομένων στις
θυρίδες τους, οι «ουρές». Δέν είναι πα-
ρά η φυσιολογική συνέπεια του θεσμού
που έχει σφυρηλατηθεί επί 150 χρόνια
μεταξύ της Τράπεζας και του συναλ-

SINGAPORE

SHIP AGENTS & HUSBANDING
LINER AGENTS
FREIGHT & SHIPBROKERS

JOHN MANNERS

& CO (MALAYA) PTE LTD

TELEPHONE: 2208522
TELEX: RS 20000
TELEFAX: 2257780
CABLES: JAYMANNERS
ADDRESS: 11-51 ANSON CENTRE
51 ANSON ROAD
SINGAPORE 0207

COMPANY OFFICES: SYDNEY
HONG KONG
TOKYO
SUB AGENTS: MALAYSIA
THAILAND

DIRECTORS: JOHN HARRISON A.O.H. 7323271
MRS NITSA MAVROLEON (HELENE)

OPERATIONS: PAUL LIRISTIS (HELENE) A.O.H. 2208682
GEORGE TOPAKAS (HELENE) A.O.H. 7467762

λασσομένου κοινοῦ καὶ τῆς ἐμπιστοσύνης πού ἡ Ἑθνικὴ πάντοτε ἐνέπνεε καὶ ἐμπνέει. Στὴν περίπτωση τοῦ Ναυτιλιακοῦ Καταστήματος ὑπάρχει ἀπόφαση τῆς Διοικήσεως (καὶ εἶναι σὲ ἐξέλιξη οἱ ἀπαιτούμενες ἐνέργειες) γιὰ τὴ μεταφορὰ σὲ ἄλλα Καταστήματα τῆς περιοχῆς τῶν τελευταίων ἐργασιῶν καὶ συναλλαγῶν πού δὲν σχετίζονται ἄμεσα μὲ τὴν ναυτιλία, ὥστε νὰ γίνεи κάποια ἀξιόλογη ἀποσυμφόρηση. Ἀλλὰ μία ὀρισμένη ἐπιβάρυνση τοῦ Καταστήματος θὰ ἐξακολουθεῖ πάντοτε νὰ ὑπάρχει, δεδομένου ὅτι ἡ Ἑθνικὴ Τράπεζα, σὲ ἀντίθεση πρὸς ἄλλες Τράπεζες, δὲν μπορεῖ — ἀλλὰ καὶ δὲν ἐπιθυμεῖ — νὰ ἀποτελέσει Τράπεζα **ὀλίγων** ἐπιλεγμένων ἐπιχειρήσεων. Εἶναι βεβαίως ἐπιθυμία της καὶ κύριος στόχος τοῦ Καταστήματος ἡ ἀξιολόγηση τῆς πελατείας της, ἡ ἐκκαθάριση τοῦ χαρτοφυλακίου της καὶ ἡ βελτίωση τοῦ πελατολογείου της. Θὰ ἐξακολουθήσει ὅμως τὸ Κατάστημα νὰ εἶναι συγχρόνως καὶ ἡ Τράπεζα τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, τῶν ναυτεργατῶν καὶ τῶν οἰκογένειών τους. Γιὰ τὴ περαιτέρω βελτίωση τῆς ταχύτητας τῶν συναλλαγῶν καὶ τοῦ ἐπιπέδου ἐξυπηρέτησής τῶν Καταστήματα ἔχει ἐπιλέξει ἄλλες λύσεις, μερικές ἀπὸ τίς ὁποῖες ἤδη ἔχουν τεθεῖ σὲ ἐφαρμογὴ καὶ ἀρχισαν νὰ ἀποδίδουν, ὅπως εἶναι ἡ καθιέρωση εἰδικῆς θυρίδας ἀποκλειστικὰ γιὰ τὴν ἐξυπηρέτηση τῶν συναλλαγῶν τῶν μεγάλων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων.

Στὰ πλαίσια τῆς ἀναδιοργάνωσης καὶ τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ τῶν Ἑλληνικῶν Τραπεζῶν, οἱ ὁποῖες πρέπει νὰ ἐνσωματωθοῦν σὲ ἓνα ἰσχυρὸ χρηματοπιστωτικὸ κοινοτικὸ σύστημα καὶ γενικότερα νὰ διεθνοποιηθοῦν, προκειμένου νὰ διασφαλίσουν τὴν ἀποδοτικὴ λειτουργία

τους μέσα στὸ ἐξαιρετικὰ ἀνταγωνιστικὸ περιβάλλον πού διαμορφώνεται στὴ τελευταία δεκαετία τοῦ αἰῶνα πού διανύουμε, τὸ Ναυτιλιακὸ Κατάστημα τῆς Ἑθνικῆς Τράπεζας ἀτενίζει τὸ μέλλον μὲ δικαιολογημένη αἰσιοδοξία καθὼς σήμερα παρουσιάζει τὰ ἀκόλουθα συγκριτικὰ πλεονεκτήματα:

— Χρησιμοποίηση τοῦ ἐξαιρέτου δικτύου ἀνταποκριτῶν Τραπεζῶν τῆς Ἑθνικῆς Τράπεζας σ' ὅλο τὸν κόσμον, πού ἐπιτρέπει στὸ κατάστημα νὰ βρίσκεται σὲ **ἀπ' εὐθείας** ἐπαφὴ μὲ τὰ καταστήματα 4.000 Τραπεζῶν σὲ κάθε σημεῖο τῆς γῆς.

— Χρησιμοποίηση 60 μονάδων τῆς Ἑθνικῆς καὶ τῶν θυγατρικῶν τῆς Τραπεζῶν στὰ μεγάλα οἰκονομικὰ καὶ ναυτιλιακὰ κέντρα τοῦ κόσμου καὶ στὰ κυριώτερα κέντρα πού δραστηριοποιούνται οἱ Ἕλληνες τοῦ ἐξωτερικοῦ.

— Χρησιμοποίηση τοῦ δικτύου τῶν 500 καὶ πλέον καταστημάτων τῆς Ἑθνικῆς Τράπεζας στὴν Ἑλλάδα, τὰ ὁποῖα καλύπτουν πλήρως τίς ἀνάγκες τῶν Ἑλλήνων ναυτιλλομένων.

— Χρησιμοποίηση στίς διεθνεῖς συναλλαγές τοῦ Ναυτιλιακοῦ Καταστήματος τοῦ πλήρους ἀναδιοργανωμένου Dealing Room τῆς Ἑθνικῆς, τὸ ὁποῖο κάτω ἀπὸ τὴν ἐποπτεία τῆς νέας διοικήσεως θὰ εἶναι πολὺ σύντομα τὸ μεγαλύτερο καὶ πλέον σύγχρονο Dealing Room, στελεχωμένο μὲ ἐξαιρετο ἔμπειρο ὑλικό.

Τέλος στὸ Ναυτιλιακὸ τῆς Ἑθνικῆς ὑπάρχουν ἐμπειρία καὶ ἐξειδικευμένα στίς ναυτιλιακές συναλλαγές στελέχη τὰ ὁποῖα γνωρίζουν πρόσωπα καὶ πράγματα στὸν ναυτιλιακὸ χώρο καὶ εἶναι ἐτοιμα νὰ προσφέρουν τὴ καλύτερη δυνατὴ ἐξυπηρέτηση πρὸς τὴ Ναυτιλία καὶ τοὺς Ἕλληνες ναυτικούς.

Ποιοὶ εἶναι ποιοὶ

Τὰ «Ν.Χ.» παρουσιάζουν ἐν συνεχείᾳ σύντομα βιογραφικὰ σημειώματα τῶν τεσσάρων βασικῶν στελεχῶν, οἱ ὁποῖοι διευθύνουν τίς ναυτιλιακές δραστηριότητες τῆς Ἑθνικῆς Τράπεζας στὸν Πειραιᾶ, τὸ Λονδίνο καὶ τὴ Νέα Ὑόρκη.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΚΟΥΤΣΟΣ

Διευθυντὴς Ναυτιλιακῶν Ἐργασιῶν

Εἶναι 46 ἐτῶν καὶ γεννήθηκε στὴν Ἀθήνα.

Πτυχιούχος τῆς Ἀνωτάτης Βιομηχα-

νικῆς Σχολῆς Πειραιῶς μὲ μεταπτυχιακὴς σπουδὲς στὴν Διοίκηση Ἐπιχειρήσεων.

Ἐργάζεται στὴν Ἑθνικὴ Τράπεζα ἀπὸ τὸ 1962. Ὑπηρέτησε στὴ Διοίκηση τῆς Τράπεζας ὡς Ὑποδιευθυντὴς (1983-1987) καὶ Ἀναπληρωτὴς Διευθυντὴς (1987-1989) τῆς Διεύθυνσης Διεθνῶν Δραστηριοτήτων. Τὸν Αὐγούστο τοῦ 1989 τοποθετήθηκε Διευθυντὴς τῆς Διεύθυνσης Ναυτιλιακῶν Ἐργασιῶν.

Ὁ κ. Κουτσὸς ἔχει μετεκπαιδευθεῖ στὸ ἐξωτερικὸ σὲ θέματα International Finance καὶ Foreign Exchange Dealing.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΠΙΤΣΑΚΗΣ

Διευθυντὴς Ναυτιλιακοῦ Καταστήματος

Γεννήθηκε στὴν Ἀθήνα τὸ 1944. Διδάκτωρ τῆς Νομικῆς. Ὑπηρετεῖ στὴν Ἑθνικὴ Τράπεζα ἀπὸ τὸ ἔτος 1962 καὶ στὸν τομέα τῶν ναυτιλιακῶν ἐργασιῶν τῆς Τράπεζας ἀπὸ τὸ ἔτος 1974.

Διετέλεσε Ὑποδιευθυντὴς τῆς Διεύθυνσης Ναυτιλιακῶν Ἐργασιῶν κατὰ τὴν περίοδο 1983-1987 καὶ Ὑποδιευθυντὴς τῆς Διευθύνσεως Διεθνῶν Δραστηριοτήτων κατὰ τὴν περίοδο 1987-1989. Ἀπὸ τὸν Αὐγούστο 1989 ἀνέλαβε τὴ Διεύθυνση τοῦ Ναυτιλιακοῦ Καταστήματος.

Ὁ κ. Πιτσάκης εἶναι μέλος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Α.Ε. Νεώριον Ναυπηγεῖα Σύρου.

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΑΛΥΒΙΩΤΗΣ

Διευθυντὴς Καταστήματος Λονδίνου

Γεννήθηκε στὴ Κέρκυρα τὸ 1938. Ἐργάζεται στὴν Ἑθνικὴ Τράπεζα ἀπὸ τὸ 1958 καὶ μετὰ 10ετὴ ὑπηρεσία σὲ διάφορα ἐπαρχιακὰ καταστήματα τοποθετήθηκε στὴ Διεύθυνση Ἐπιθεωρήσεως στὴν ὁποία ὑπηρετήσε τὴν περίοδο 1968-87. Ἀπὸ τὸ 1983, ὡς ὑποδιευθυντὴς τῆς Διεύθυνσης Ἐπιθεωρήσεως εἶχε τὴ κύρια εὐθὺνη τοῦ ἐλέγχου τῶν Καταστημάτων τῆς Ἑθνικῆς Τράπεζας στὸ ἐξωτερικὸ.

Τὸ 1988 προήχθη σὲ Διευθυντὴ καὶ ἀνέλαβε τὴ Περιφερειακὴ Διοίκηση Πελοποννήσου καὶ Ἰονίων-Νήσων στὴν ὁποία ὑπάγονται 95 καταστήματα καὶ ἀπὸ τὸν Φεβρουάριο τοῦ 1990 ἀνέλαβε τὴ Διεύθυνση τῶν καταστημάτων τῆς Ἑθνικῆς στὸ Λονδίνο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΖΑΡΑΚΙΩΤΗΣ

Πρόεδρος τῆς ATLANTIC BANK, Νέα Ὑόρκη

Ὑπηρετεῖ στὴν Ἑθνικὴ Τράπεζα ἀπὸ τὸ 1961 καὶ εἶναι πτυχιούχος τῆς Οἰκονομικῆς Σχολῆς τοῦ Πανεπιστημίου Πειραιῶς καὶ τῆς Νομικῆς Σχολῆς Θεσσαλονίκης, μὲ μεταπτυχιακὴς σπουδὲς στὴ Διοίκηση Ἐπιχειρήσεων καὶ στὸ Banking.

Ὑπηρέτησε στὸ Κεντρικὸ Κατάστημα, στὴ Διοίκηση καὶ ἐπὶ σειρά ἐτῶν σάν στέλεχος τῆς Ἑθνικῆς σὲ μονάδες τῆς Τράπεζας στὸ ἐξωτερικὸ, ὅπου χρημάτισε:

— Διευθυντὴς τοῦ Καταστήματος τῆς ΕΤΕ στὸ Σικάγο.

— Διευθύνων Σύμβουλος τῆς θυγατρικῆς Τράπεζας South African Bank of Athens στὴν Νότιο Ἀφρική.

— Διευθυντὴς τῶν Καταστημάτων τῆς ΕΤΕ στὸ Λονδίνο.

— Πρόεδρος τῆς θυγατρικῆς Τράπεζας Atlantic Bank of New York, στὴ Νέα Ὑόρκη, θέση πού κατέχει μέχρι σήμερα.

SPYROS KARABETSOS

General shipchandler Port of Kalamata - Pylos

173, Navarinou Str. Kalamata — 24 100 Greece

Tel. (0721) 26-038, 29-677 24 hours — Telex: 252 113 Gzer — Fax: 0721-86717

Cabin - stores, laundry - within one day

Double Bottoms/Hulls στά νέα δεξαμενόπλοια καί τά νομοσχέδια τών Η.Π.Α.

Συνεχίζονται οι συζητήσεις στην Ουάσιγκτον, μεταξύ εκπροσώπων της 'Αμερικανικής Βουλής και της Γερουσίας μετά την άρνηση του Κονγκρέσου να αποδεχθεί τα Πρωτόκολλα του Λονδίνου 1984, πρόταση που υποστήριξε ένθερμα και ο 'Αμερικανικός Υπουργός Μεταφορών κ. Σάμουελ Σκίννερ, αλλά η εξέγερση κοινά αποδεκτής λύσης για την αντιμετώπιση της ρύπανσης στις αμερικανικές ακτές φαίνεται ιδιαίτερα προβληματική.

Στό μεταξύ, οι 'Ασφαλιστές του Λονδίνου πλήρωσαν στις 29 'Ιουνίου τη μεγαλύτερη στην ιστορία ασφαλιστική αποζημίωση για ναυτικό ατύχημα, του δεξαμενοπλοίου «Exxon Valdez» 214.861 τόν. d.w., το οποίο προσάραξε πριν 15 μήνες στις ακτές της 'Αλάσκας.

Τό σύνολο της αποζημιώσεως ανήλθε σε 388 εκατ. δολάρια και καλύφθηκε κατά 87% από την ναυτασφαλιστική αγορά του Λονδίνου για λογαριασμό του έδρευοντος στις Βερμούδες International Tanker Owners Indemnity Association.

Ας δούμε όμως σε ποιά φάση βρίσκονται σήμερα οι εξελίξεις γύρω από τα θέματα του υποχρεωτικού εξοπλισμού των δεξαμενοπλοίων που θα προσεγγίζουν σε 'Αμερικανικά λιμάνια με double bottoms/hulls καθώς και της απεριόριστης άστικής ευθύνης πλοίου και πλοιοκτήτη σε περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης στα ύδατα των ΗΠΑ.

Καθοριστική για τις εξελίξεις στις πετρελαϊκές μεταφορές προς τις 'Ηνωμένες Πολιτείες θεωρείται η απόφαση της Shell να παύσει να μεταφέρει πετρέλαιο σε 'Αμερικανικά λιμάνια με ιδιόκτητα δεξαμενόπλοια, δηλώνοντας ότι το κέρδος που προκύπτει σε καμία περίπτωση δεν δικαιολογεί τον τεράστιο πιθανό κίνδυνο στον οποίο εκτίθεται η εταιρία εάν υπάρξει κάποιο ατύχημα σε πλοία της και διαρροή πετρελαίου στις 'Αμερικανικές θάλασσες.

Τό παράδειγμα της Shell ακολουθήσε και η Γαλλική εταιρία πετρελαιοειδών Elf Aquitaine, ενώ από τη πλευρά των ανεξάρτητων εφοπλιστών οι πρώτες εταιρίες που προτίθενται να παύσουν να προσεγγίζουν σε λιμάνια των ΗΠΑ είναι η World Wide Shipping του Χόγκ Κόγκ, η A.P. Moller και ακόμη και η 'Αμερικανική εταιρία διαχειρίσεως 51 δεξαμενοπλοίων Teekay Shipping.

Χαρακτηριστική για τα επακόλουθα που δημιουργεί η απεριόριστη άστική ευθύνη πλοίου και πλοιοκτήτη είναι και η πρόσφατη δήλωση του προέδρου της INTEPTANKO κ. Σέιγκο Σουζούκι, ο οποίος υπογραμμίζει ότι μόνο οι «μονοβάπορες» εταιρίες οι οποίες διαθέτουν μία μέτρια οικονομική επιφάνεια θα ήσαν έτοιμες να εγκαταλείψουν το πλοίο για να εξοφλήσουν όλους τους λογαριασμούς που θα τις βαρύνουν

σε περίπτωση μαζικής ρυπάνσεως. Τό αποτέλεσμα θα είναι ότι παρά τη θέσπιση του Κανονισμού, τα θύματα της ρυπάνσεως θα μείνουν τελικά χωρίς αποζημίωση.

Ερχόμαστε τώρα στην αποτελεσματικότητα των τάνκερς που θα είναι εφοδιασμένα με double bottoms/hulls, καθώς σε εκείνους που εκφράζουν ζωηρές επιφυλάξεις για την αποτελεσματικότητά τους στις περιπτώσεις σοβαρού ατυχήματος προστέθηκε και ο 'Ιαπωνικός Νηογνώμονας, αξιωματοῦχοι του οποίου χαρακτήρισαν επικίνδυνα τα διπλά τοιχώματα επειδή δεν παρέχουν εγγύηση ότι το έσωτερικό τοίχωμα θα παραμείνει ανέπαφο στη περίπτωση μιάς μεγάλης προσάραξης.

Τό 'Ιαπωνικό 'Υπουργείο Μεταφορών διεξάγει ήδη έρευνα για τις ικανότητες και τις επιδράσεις των διπλών τοιχωμάτων στην αξιοπλοία των δεξαμενοπλοίων και θα ανακοινώσει τα αποτελέσματά της εντός του 1990. Όμως η φιλοσοφία της εγκατάστασης διπλών τοιχωμάτων έρχεται σε αντίθεση με βασικές αρχές της σχεδίασης ενός πλοίου, που είναι η ευκολία συντήρησης και ελέγχου του πλοίου.

Ο 'Ιαπωνικός Νηογνώμονας αντιπροτείνει η έρευνα προς την μεγαλύτερη περιβαλλοντολογική προστασία από τις πετρελαιοδιαρροές να στραφεί προς την ενίσχυση στρατηγικών σημείων του κελύφους και της πλώρης, την βελτίωση της εκπαίδευσης των ναυτικών και της ποιότητας των πληρωμάτων.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» συμπεριέλαβαν στο τεύχος τους της 1 'Ιουνίου μία έκτενη αναφορά στο φλέγον θέμα της ρύπανσης των θαλασσών από τα ατυχήματα των πλοίων αλλά και τα νέα προβλήματα που δημιουργούν, αντί να επιλύουν, τα μέτρα που προτείνουν τα Νομοσχέδια που έχουν κατατεθεί και συζητούνται στην 'Αμερικανική Γερουσία και στη Βουλή των 'Αντιπροσώπων.

Για τα σοβαρότατα αυτά οικονομικά και τεχνικά προβλήματα που δημιουργούν η απεριόριστη άστική ευθύνη πλοίου και πλοιοκτήτη, καθώς και ο υποχρεωτικός εξοπλισμός των δεξαμενοπλοίων με double hulls/bottoms, συνεχίζονται οι έπαφές αντιπροσωπείας της INTEPTANKO με εκπροσώπους της 'Αμερικανικής Βουλής και της Γερουσίας με στόχο τη κατανόηση των κινδύνων που περικλείουν, κίνδυνοι οι οποίοι τόσο εύγλωττα παρουσιάζονται στα δύο άρθρα που δημοσιεύουμε άμέσως εν συνεχεία, τα οποία ανήκουν στον κ. Φίλιππο Α. 'Εμπειρικό, πρόεδρο της 'Επιτροπής 'Ασφαλείας και της Τεχνικής 'Επιτροπής της INTEPTANKO και του έφοπλιστή κ. Βασίλη Α. Παναγόπουλου, που έδρευει στη Νέα 'Υόρκη.

TAKIS CONTOGEORGIS & SON. S.R.L

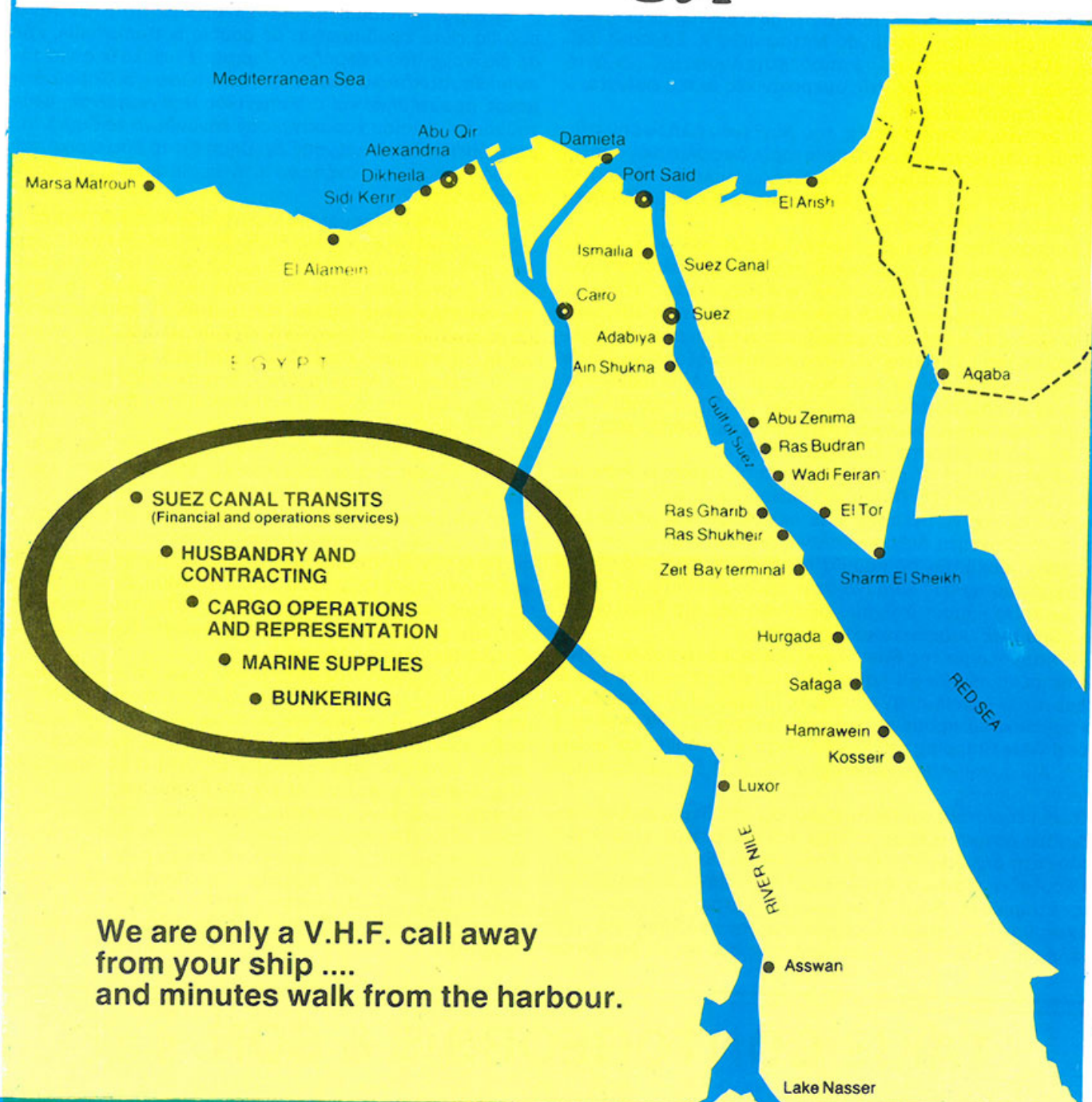
FAX AND DDI NUMBER 541-112550

Av. Corrientes 538
Cables: «TAKISHIP» — Buenos Aires
Tlx: 24262-24099 TAKIS AR
Tel.: 394.5612, 394.3992
394.3991, 394.3548
A.O.H.: TAKIS CONTOGEORGIS 812-3059
ROBER NAPIER - BIRKS 9424906

★ SHIP AGENTS
★ BUNKER SUPPLIER
★ SHIPBROKERAGE
★ CREW & SPARES

World Marine

Services in Egypt



Μια Ελληνική Επιχείρηση, με υποκαταστήματα στα λιμάνια της Αιγύπτου.

Η World Marine, διευθυνόμενη από στελέχη με υπερδεκαετή πείρα, εξειδικεύεται στις υπηρεσίες αυτές, χωρίς παρέκκλιση σε άλλους τομείς υπηρεσιών, για καλύτερη και ολοκληρωμένη εξυπηρέτηση του Ελληνικού πλοίου και Έφοπλιστού.

Piræus (head-office)

Port Said

Suez

Alexandria

New York

Hong Kong

Tel: (1)4135.025/47

Tel: (66) 234.186

Tel: (62) 226.114

Tel: (3) 482.1966

Tel: (212) 480.4582

Tel: 782.6963

Tlx: 241600

Tlx: 63134

Tlx: 66094

Tlx: 55419

Tlx: 4974715

Tlx: 46592

WMAR GR

WMAR UN

WOMAR UN

WORLD UN

WMAR UR

WMAR HX

Fax:

Fax: (1) 411.1118

Fax: (66) 226.114

Fax:

Fax: (3) 4834936

Fax: (212) 4804814

Fax: 782.6956

Oil-spill liability needs international solution

By PHILIP A. EMBIRICOS, Chairman, Safety and Technical Committee INTERTANKO

June 1990 may be recalled one day as a major turning point in U.S. maritime history.

June 8, the Norwegian supertanker «Mega Borg», during routine lightering operations in international waters some 60 miles off the Texas Gulf Coast, suffers a pump room explosion which quickly degenerates into an uncontrollable fire. Texans and many others around the globe are riveted to news reports, suddenly conscious of a potential major oil-spill catastrophe.

Meanwhile, in London the management of one of the world's largest oil companies, Shell, prepares to announce, after months of thought, that it will stop carrying oil to the United States in its own tankers, stating the liability risks in case of accidents far outweigh any economic gain.

The timing of these two events is purely coincidental but they highlight some fundamental questions: Who should pay for the cost of these oil spills? If the burden is wholly transferred to the shipowner, once fully aware of the risks, could he reasonably trade to the United States if an unlimited liability regime is established? What will be the economic consequences for the United States under a quasi-irreversible increasing dependence on oil imports, short of switching to nuclear energy with its own environmental risks?

Congress is presently in conference to finalize comprehensive oil-pollution legislation encompassing liability, contingency planning and tanker design. The House bill has introduced a mechanism which would enable the liability regime to function within the scope of international treaties known as the 1984 Protocols. A faction in the Senate, however, vehemently maintains that such treaties limiting the liability of the shipowners and the cargo owners to \$280 million would pre-empt individual state laws of unlimited liability.

The '84 Protocols have been adopted by a diplomatic conference at the International Maritime Organization, the maritime branch of the United Nations. The United States, among other countries, participated actively in the negotiations of these protocols, but has yet to ratify them, after six years.

These protocols:

- Establish an internationally enforceable system.
- Offer quick settlement.
- Facilitate speedier clean up.
- Break the liability cap in case damage is 'committed with intent' or 'with knowledge that it would probably result'.

The argument that the liability limits have become obsolete due to inflation and greater environmental accountability is not persuasive as the protocols provide, through a well-defined mechanism, an increase in such limits. Moreover, the protocols do not in any way restrict signatories from imposing additional criminal penalties if applicable, which can act as efficient deterrent to would be offenders.

The consequences of an unlimited liability regime are dawning on the industry. As time goes by, and in particular if no realistic cap which applies throughout the United States is adopted, more and more responsible owners will opt for a non U.S. trading policy. And this would leave room, albeit at much higher cost, for more optimistic owners who hope nothing will happen, or sometimes for opportunist single-ship operators who have arranged their affairs so as to minimize their liability exposure.

This is already practically shown by Shell's decision not to carry oil to the United States in its own vessels and the more subtle, but telling, action of a major U.S. oil company to sell to an independent owner four large vessels of a carrying capa-

city equal to 15 «Mega Borgs».

As this trend increases, the net effect will be to increase transport costs and pollution risks, while prejudicing the potential damage claims of legitimate claimants.

Meanwhile, double-hull tankers have been suggested as a God-sent solution for avoiding spills in case of tanker accidents. However, contradictory headlines have appeared in the press: 'Two hulls better than one' or 'Double hull, double trouble'.

Double hulls will give excellent protection in case of low-energy accidents — such as in port groundings, hitting a pier or an anchor — but will not prevent catastrophic spills in case of high-energy accidents which can be comparable to the colliding energy of a Boeing 747 crash-landing into a man-made structure. A mere 10 foot double hull on a ship whose length approximates the height of the Empire State Building will afford no more protection than a beach bungalow in a hurricane.

A mere 10-foot double hull on a ship whose length approximates the height of the Empire State Building will afford no more protection than a beach bungalow in a hurricane.

Double-hull ships present substantial additional safety risks over conventional designs because the amount of dangerous void spaces contiguous to cargo spaces is spread all over the ship. An explosion like that of the «Mega Borg» could have spread all around a double-hull ship, thereby spilling the entire cargo. Even if that had not occurred, the inner hull would be insulated from the sea and the fireboat spray and would have progressively heated to the point of crumpling and transforming the whole ship into a ball of fire.

When analyzing the statistics of accident-related spills in 1988-1989: 52,805 tons (of oil spilled) were due to grounding, 19,355 to collision/contacts, but 299,010 were due to explosion / fire / structural failure. It is therefore obvious that a lot more importance than previously thought has to be attached to the safety aspects, when considering new designs.

High-energy accidents result in catastrophic spills which are unmanageable in terms of spill response, whereas low-energy accidents, although well publicized by the media, are well contained. The industry must therefore address itself to safer and better measures. Design alternatives are now being reviewed by the National Academy of Sciences. However, practical improvements in vessel operations such as traffic control, greater usage of pilots, training of crews with simulators and, not least, speed reduction in restricted waters can be made almost immediately. By reducing ship's speed by half spills in high-energy accidents could be reduced by two thirds, making such spills less catastrophic and more manageable.

What the international shipping community needs is a workable mechanism to allocate in a reasonable, equitable and predictable manner the burden of liability in case of catastrophic oil spills. At a time when barriers between East and West are crumbling, when global environmental responsibility is emerging and when the democratic spirit prevails, how can the greatest economic power on the globe take a step backward toward unilateral action in maritime affairs to its economic and strategic detriment? The solution is international. It starts with the adoption of the 1984 Protocols and evolves through the International Maritime Organization, in both aspects of liability and design.

US Oil Pollution Legislation

By Mr. BASIL A. PANAGOPOULOS

Congratulations are due to Mr. Stelios Haji-Ioannou for his insightful and thought-provoking article (June 1, 1990) concerning the tanker owner's role in the avoidance of pollution of the seas. However, there is a more ominous threat to the American coastline that has not yet received sufficient attention from the shipping community.

At the time of this writing it appears that a bill sponsored and promoted by Senator George Mitchell (Maine) may have the effect of greatly increasing the probability of a catastrophic oil spill on our shores. This bill, already passed by committee, would permit individual states to set their own limits of shipowners liability, or worse yet, states may choose to impose unlimited liability upon owners. As a result, such legislation would likely oblige the U.S. to forego signing of the IMO Protocols limiting liability, and would further serve to weaken and detract from the Protocol's effectiveness.

Citing the potential of multi-billion dollar claims being made against them, such major shipping firms as Moller, Shell and Elf Aquitaine have announced their intention to withdraw their fleets from U.S. trade, and the momentum is increasing daily for more fleets to join in this retreat. Even the owners of bulk carriers have reason to fear, a collision of their vessels with a tanker could impose upon them the same onerous liability.

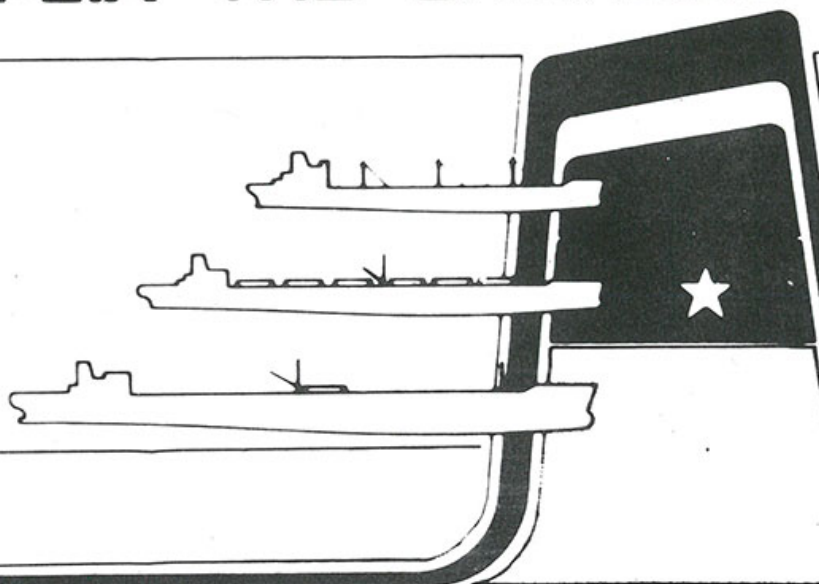
Of course, this country's thirst for foreign oil will not in any way be diminished by this new law, and ships will have to be found to meet this demand. As more and more reputable owners refuse to trade here, their vessels would likely be replaced by those owners operating second-rate overaged tonnage — ships owned by single-ship companies whose owners in return for the high freight rates which would prevail, would undoubtedly gamble their single ship. In the event of a pollution, these unscrupulous

owners could «walk away» from the responsibility, leaving the costly clean up and claims to be paid by the taxpayers.

One solution to this dilemma could include U.S. acceptance of the IMO Protocols coupled with the initiation of a government or cargo owners' plan to subsidize additional tanker pollution insurance, thereby easing the risk borne by owners. Such a plan could be funded by a small tax applied to imported oil or as an additional charge levied by port authorities. This additional insurance could be applied only while the vessel is within U.S. waters, much the same way as war risk insurance is held.

It will be a difficult task indeed to convince Congress of the dangers inherent in any hasty action to appease the public. Ship owners, operators, and cargo owners should rally to make their opinions known before the situation becomes irreversible.

ΗΝΩΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.



ΙΑΣΟΝΟΣ 6 · ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 4522511
ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: UTRADE
TELEX: 21 3014 · UTRD GR

ΟΙ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Του 'Αρχιπλοιάρχου Λ.Σ. κ. ΒΑΣΙΛΗ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗ

Νομικό Καθεστώς

Οι βασικές αρχές για τη διεξαγωγή των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών στην Ελλάδα καθορίζονται από το νομικό πλαίσιο που περιέχεται στον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου και σε όρι-
σμένα Π.Δ. που εκδόθηκαν κατ' εξου-
σιοδότηση του Κ.Δ.Ν.Δ. (Π.Δ. 684/76,
814/74, 850/78). Οι σχετικές διατάξεις
ρυθμίζουν σε γενικές γραμμές:

α) τις διαδικασίες ένταξης πλοίου
στην ακτοπλοΐα με την χορήγηση ά-
δειας σκοπιμότητας.

β) τις γενικές προϋποθέσεις και ό-
ρους δρομολόγησης πλοίου στις ακτο-
πλοϊκές γραμμές (ήλικία πλοίου, χωρη-
τικότητα, προσόντα κ.λ.π.).

γ) τις προϋποθέσεις και συνθήκες έ-
πιδότσης όρισμένων δρομολογιακών
γραμμών που χαρακτηρίζονται άγονες.

δ) τις δρομολογιακές περιόδους και
τις κατηγορίες δρομολογιακών γραμ-
μών.

ε) Στο ναυολογίο μεταφοράς επιβα-
τών και εμπορευμάτων.

στ) τις αρμοδιότητες και τον βαθμό
κρατικής παρέμβασης στα θέματα των
ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Κρατική Παρέμβαση

Η νομοθεσία κατοχυρώνει την έλευ-
θερία συμμετοχής στην εκμετάλλευση
των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ό-
ποιουδήποτε φορέα εκδηλώσει ενδια-
φέρον. Στα πλαίσια αυτά, οι ακτοπλοϊ-
κές συγκοινωνίες σήμερα διεξάγονται
από φορείς της ιδιωτικής πρωτοβου-
λίας κυρίως και διακρίνονται σε:

(α) Επιχειρήσεις που ανήκουν σε ι-
διώτες πλοιοκτήτες.

(β) Εταιρίες Λαϊκής Βάσης που ανή-
κουν σε μεγάλο αριθμό μετόχων μεταξύ
των οποίων περιλαμβάνεται συχνά και
ή Τοπική Αυτοδιοίκηση.

(γ) Έλληνική 'Ακτοπλοΐα Α.Ε. θυγα-
τρική της ΕΤΒΑ.

Τό YEN δέν παρεμβαίνει γενικά στη
διοίκηση, διαχείριση και λειτουργία των

φορέων αυτών. Ο φορέας επιλέγει έ-
λεύθερα τη δρομολογιακή γραμμή που
θα άπασχολήσει τό πλοίο του, τά λιμά-
νια προσέγγισης και τίς ώρες άναχώρη-
σης. Λόγω της κοινωνικής σημασίας
των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών, ή νο-
μοθεσία δίνει τη δυνατότητα κάποιας
κρατικής παρέμβασης ρυθμιστικού πε-
ριεχομένου, όπως άναφέρεται παρακά-
τω:

(α) Έχει καθιερωθεί προνόμιο άκτο-
πλοΐας στα άκτοπλοϊκά πλοία που φέ-
ρουν την ελληνική σημαία.

(β) Έχει θεσμοθετηθεί ή Γνωμοδοτι-
κή Έπιτροπή 'Ακτοπλοϊκών Συγκοινο-
νιών (Γ.Ε.Α.Σ.) με πρόεδρο τόν Γενικό
Γραμματέα YEN στην οποία συμμετέ-
χουν 'Υπηρεσιακοί παράγοντες του
YEN, οι ενδιαφερόμενοι, εκπρόσωποι
των Ένώσεων πλοιοκτητών, του Ε.Ο.Τ.,
του 'Υπουργείου Αιγαίου κ.λ.π. με άρμο-
διότητα τη γνωμοδότηση στον 'Υπουρ-
γό επί αιτημάτων:

— χορήγησης άδειών σκοπιμότητας
για δρομολόγηση Ε/Γ ή Ε/Γ — Ο/Γ
πλοίου στις κύριες, δευτερεύουσες και
τοπικές δρομολογιακές γραμμές

— έγκρισης δρομολογίων για κάθε
δρομολογιακή περίοδο (χειμερινή, θερι-
νή, ή έτήσια), με κριτήρια την άποφυγή
άθέμιτου άνταγωνισμού και την εύρυθ-
μη λειτουργία των συγκοινωνιών και
στόχο την καλύτερη δυνατή έξυπνη-
ση του νησιωτικού συμπλέγματος.

— καθορισμού του ναυολογίου για
τούς επιβάτες και τά φορτία, συνεκτι-
μώντας τη σύνθεση του λειτουργικού
κόστους των πλοίων και τίς τρέχουσες
αυξήσεις τιμών.

(γ) Όταν για μία δρομολογιακή γραμ-
μή δέν ύπάρχει εκδήλωση ενδιαφέρον-
τος για εκμετάλλευση από την ιδιωτική
πρωτοβουλία, τότε ή γραμμή χαρακτη-
ρίζεται άγονη (όπως όρίζεται στην Πρά-
ξη 'Υπουργικού Συμβουλίου που εκδί-
δεται άνα τετραετία) προκηρύσσεται σε
δημόσια μειοδοτικό διαγωνισμό και μι-
σθώνεται από τόν Κρατικό Προϋπολογι-
σμό προκειμένου νά έξυπνηρηθεί ό νη-

σιωτικός πληθυσμός της περιοχής.

(δ) Τά άκτοπλοϊκά πλοία έχουν την ύ-
ποχρέωση νά εφαρμόζουν τίς διατάξεις
που άφορούν την άσφάλεια, ύγιεινή, έν-
διαίτηση και ναυτεργασία που πηγά-
ζουν από τη ναυτιλιακή νομοθεσία της
χώρας και τίς διεθνείς συμβάσεις.

'Ακτοπλοϊκές έταιρίες

Οι ιδιωτικές επιχειρήσεις αποτελούν
τόν παραδοσιακό τρόπο έξυπνηρήσης
των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

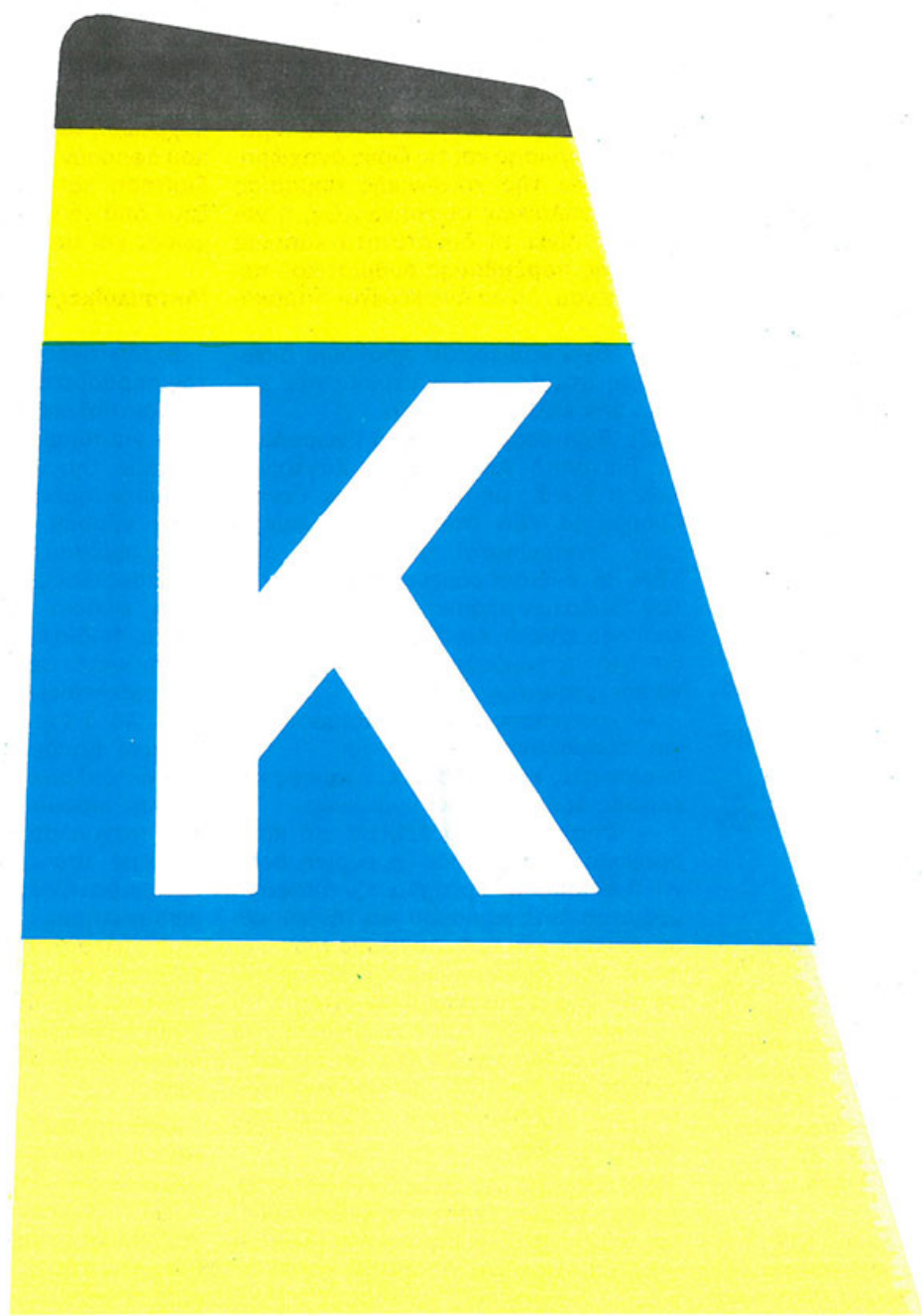
Η ναυτιλιακή επιχείρηση στην προ-
σπάθειά της νά άνταγωνιστεί τά ήδη
δρομολογημένα πλοία σε μία συγκεκρι-
μένη γραμμή, προσπαθεί νά έντάξει
νέες, περισσότερο σύγχρονες και έξυ-
πηρετικότερες μονάδες οι όποιες όπως
είναι φυσικό έκτοπίζουν τά παλαιά
πλοία. Η ίδια έταιρία από τη στιγμή που
έδραιώνεται σε μία γραμμή προσπαθεί
νά άποκλείσει την ένταξη νέων μονά-
δων. Αυτό έχει σαν άποτέλεσμα τούς
σχετικά βραδείς ρυθμούς άνανέωσης
του άκτοπλοϊκού στόλου λόγω της δύ-
σκολης εισόδου πλοίων νέας τεχνολο-
γίας (ταχύπλοα κλπ.) και τελικά τόν κα-
θορισμό του επίπεδου έξυπνηρήσης
των επιβατών από καθαρά ιδιωτικοοικο-
μικά κριτήρια.

Οι άκτοπλοϊκές έταιρίες έξυπηρε-
τούν γενικά σε ίκανοποιητικό βαθμό τίς
περιοχές που παρουσιάζουν μεγάλη κί-
νηση επιβατών και όχημάτων και κατά
συνέπεια μεγάλο οικονομικό ενδιαφέ-
ρον.

Οι 'Εταιρίες Λαϊκής Βάσης έδραιώθη-
καν τά τελευταία 20 χρόνια και άποβλέ-
πουν κυρίως στην έξυπνηρήτηση των
συγκοινωνιακών άναγκών όρισμένων
γεωργικών περιοχών (π.χ. Κρήτη, Λέ-
σβο, Χίο, Σάμο). Διαθέτουν μονάδες μι-
κρής ήλικίας σε σύγκριση με τόν υπό-
λοιπο στόλο, σε πολύ ίκανοποιητική κα-
τάσταση από πλευράς άσφαλείας και
ένδιαίτησης, μεγάλης χωρητικότητας
και μεταφορικής ικανότητας και άντα-
ποκρίνονται ίκανοποιητικά στην κανονι-

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR
TELEGRAMS CALCES: ANDROSHIP LONDON SW1
TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.
TELEPHONE: 01-9307561



Athenian Group of Companies

10-12 Kifissias Avenue
151 25 Amaroussion
Athens, Greece
Tel: 6834875, Fax: 6847248
Tlx: 224362 INTE GR



M.V. FRIO HELLENIC, BUILT JAPAN 1988

The first in a series of six new Reefers that will join the Lavinia Fleet shortly

 **LAVINIA corp.**
OWNERS AND OPERATORS OF REEFER VESSELS

LASKARIDIS SHIPPING CO. LTD.

LONDON OFFICE
FLEET SERVICES LTD.
1ST FLOOR, RENNIE HOUSE,
57/60 ALDGATE HIGH STREET
LONDON EC3N 1AL ENGLAND
PHONES: 01-488 2171/4
TELEX: 889378 TRANS G
FAX: 01-4812558

NEW YORK OFFICE
SEAWORTHY SHIPPING INC.
45, KNOLLWOOD ROAD,
ELMSFORD, NEW YORK 105 23, U.S.A.
TELEPHONE: (914) 592-8013
TELEX: 226666 QUIV US
CABLES: QUIVERCO NEW YORK
FAX: (914) 5928015

PIRAEUS HEAD OFFICE
91, AKTI MIAOULI
GR-185 38 PIRAEUS/GREECE
PHONES: 4182551/7
TELEX: 21-3876/21-1650 LASK GR
CABLES: KYKNOSFISH PIRAEUS
FAX (01)-4182388 - 4182557

LAS PALMAS OFFICE
ITALMAR S.L.
6, CALLE LUIS MOROTE/LAS PALMAS
GRAN CANARIA/SPAIN
PHONES: (28) 265.804/265.808
265.812/265.816
TELEX: 96490/96492 ITLM E
CABLES: ITALMAR LASPALMAS
FAX: (28)-267977

HAMBURG OFFICE
FRIGOSHIP CHARTERING GMBH
1 KLOPSTOCKSTRASSE
P.O. BOX 500462
D-2000 HAMBURG 50
W. GERMANY
PHONES: (40) 39.14.33
TELEX: 2165378 FSC D
CABLES: ALLFRIGO HAMBURG
FAX: (40)-3903492

VIGO OFFICE
SUFLÉNORSA SA
C/ARENAL 104-8D
36201 VIGO / SPAIN
PHONES: (986) 224656/7
TELEX: 83674 SFNSE
FAX: (986) 430001

κή έκτέλεση των δρομολογίων. Γενικά συνέβαλαν στην ανάπτυξη των νησιών που δρομολογήθηκαν.

Η Έλληνική Άκτοπλοία συστάθηκε σχετικά πρόσφατα (1985) προκειμένου να αντιμετωπιστεί η έξυγιανση όρισμένων άκτοπλοϊκών εταιρειών Λαϊκής Βάσης που είχαν γίνει προβληματικές. Η εταιρία διαχειρίζεται πλοία μικρής και μεγάλης άκτοπλοϊας για λογαριασμό τρίτων (φυσικά ή νομικά πρόσωπα) αλλά έκμεταλλεύεται και απ' ευθείας σκάφη. Αναλαμβάνει όλα τα έξοδα έκμεταλλευσης του πλοίου (καύσιμα, ασφάλιση, συντήρηση, επισκευές, μισθοδοσία και προσλήψεις πληρωμάτων) στην περίπτωση που παρέχει τις υπηρεσίες της στις πλοιοκτήτριες εταιρίες.

Παράλληλα μέσα στους στόχους της εταιρίας είναι η οργάνωσή της σαν πρότυπη άκτοπλοϊκή εταιρία και η καλύτερη εξυπηρέτηση των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών.

Ένταξη πλοίου στον έπιβατηγό άκτοπλοϊκό στόλο

Η σύνθεση του έπιβατηγού άκτοπλοϊκού στόλου, καθώς και ο ρυθμός ανανέωσης και έκσυγχρονισμού του έξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την έκαστοτε διαδικασία ένταξης των πλοίων σ' αυτόν.

Ο νόμος «περί άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών και μεταφορών» του 1934 καθόρισε τις διατυπώσεις αναγνώρισεως άκτοπλοίων ως ελληνικών έπιβατηγών (σχεδιαγράμματα, προδιαγραφές κλπ.). Μέ νόμο του 1949 όρίστηκε ότι οι άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες της χώρας θα έκτελούνται από ελληνικά έπιβατηγά πλοία, τα όποια έχουν αναγνωριστεί σαν τέτοια. Επίσης σύμφωνα με τις τότε διατάξεις υπήρχε άνώτατο όριο ηλικίας των πλοίων των αναγνωριζόμενων ως ελληνικών έπιβατηγών. Στην περίπτωση που ό έφοπλιστής του αναγνωρισμένου έπιβατηγού άκτοπλοίου αναλάμβανε την έκτέλεση τακτικών δρομολογίων μεταξύ ελληνικών λιμένων και λιμένων της άλλοδαπής, έπαιρνε ειδική υπό όρους έπιχορήγηση. Τό γεγονός αυτό σήμαινε ουσιαστικά την ένταξη του πλοίου στον έπιβατηγό άκτοπλοϊκό στόλο.

Μέ μεταγενέστερους νόμους και διατάγματα ρυθμίστηκαν οι προϋποθέσεις αναγνώρισεως των έπιβατηγών - όχημα-ταγωγών πλοίων και ή διαδικασία έφοδιασμού των έπιβατηγών με Πρωτόκολλο Γενικής Έπιθεώρησης (Π.Γ.Ε.). Επίσης όρίστηκαν τό άνώτατο όριο ηλικίας των έπιβατηγών πλοίων για την αναγνώρισή τους σαν ελληνικά, σε 20 χρόνια, καθώς και τό απαιτούμενα στοιχεία (σχέδια, μελέτες, στοιχεία) που πρέπει να υποβάλλονται στην ΔΕΕΠ για την αναγνώριση πλοίου ως ελληνικού έπιβατηγού.

Ηλικία άπομάκρυνσης του πλοίου από τις άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες καθορίστηκε τό 35° έτος από τό έτος καθέλευσης.

Τό 1976 εκδόθηκε διάταγμα κατ' έξουσιοδότηση του ΚΔΝΔ με τό όποιο εισάγεται ή έννοια της «άδειας σκοπιμότητας», ή όποία πρέπει να χορηγηθεί σε ελληνικό πλοίο προκειμένου να ένταχθεί μελλοντικά στην εξυπηρέτηση των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών, εξαίρουμένων των ξυλίνων πετρελαιοκινήτων σκαφών. Η «άδεια σκοπιμότητας» άφορά ή ή δρομολόγηση του πλοίου είτε στις κύριες γραμμές γενικά, είτε σε συγκεκριμένη κύρια, δευτερεύουσα ή τοπική δρομολογιακή γραμμή που αίτεται.

Όσον άφορά ή διαδικασία και τούς όρους αναγνώρισεως πλοίων ως ελληνικών έπιβατηγών, ή σχετική νομοθεσία έχει συμπληρωθεί και τροποποιηθεί εκ νέου.

Η διαδικασία που ακολουθείται σήμερα για ή χορήγηση «άδειας σκοπιμότητας» σε ελληνικό έπιβατηγό πλοίο βασίζεται στο άρθρο 18 του Π.Δ. 684/76 που ήδη προαναφέρθηκε.

Κατ' άρχήν οι ενδιαφερόμενοι πρέπει να υποβάλλουν αίτηση όπου θα περιγράφονται τά κύρια κατά προσέγγιση στοιχεία του πλοίου (τύπος, όλική και καθαρά χωρητικότητα, ταχύτητα, έτος ναυπήγησης, μεταφορική ικανότητα σε έπιβάτες κατά θέσεις και συνολικά και σε όχήματα κατά κατηγορίες), ή δρομολογιακή γραμμή προς έκμεταλλευση του πλοίου και ό προβλεπόμενος χρόνος έτοιμότητάς του για δρομολόγηση.

Όρισμένες φορές, αν και δέν τό προβλέπει ό νόμος, ή Έπιθεώρηση ζητά να ύ-

ποβληθεί και τεχνικοοικονομική μτη όπου να δικαιολογείται ή οικονομία της έκμεταλλευσης του πλοίου στή συγκεκριμένη γραμμή βάση τό κόστος λειτουργίας και τή ναμενόμενη ζήτηση.

Η Έπιθεώρηση συγκεντρώνει τις πληροφορίες των άρμοδίων Αρχών (Νομαρχία Συμβούλια, Λιμενικές Αρχές) για συγκεκριμένη αίτούμενη ένταξη. Ο μενικές Αρχές άποφαίνονται αιτιωγήμένα, συνεκτιμώντας τις συγκοινωνιακές ανάγκες, τις οικονομικές έπιπτώσεις στα ήδη δρομολογημένα πλοία την καταλληλότητα των λιμενικών γων και τά στατιστικά στοιχεία γραμμής των δύο τελευταίων έτών, ή χορήγηση ή όχι της Α.Σ. Σε περιπτώσεις νέων τύπων σκαφών ζητείται γνώμη της ΕΕΠ για την αξιοπλοία σκαφών στους προς έκτέλεση πλόε.

Μετά ή συγκέντρωση όλων των στοιχείων ή Έπιθεώρηση έτοιμαίτι αιτιολογημένη είσήγηση για την έγση ή όχι της άδειας σκοπιμότητας.

Οι αίτήσεις άδειών σκοπιμότητας ξετάζονται στή Γνωμοδοτική Έπιτροπή Άκτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Γ.Ε.Α) άρμόδιο όργανο από τό νόμο γιό γνωμοδοτήσει στον κ. ΥΕΝ, ό όποις παίρνει την όριστική άπόφαση έγκρι ή μη της αίτησης. Η χορήγηση άδειας σκοπιμότητας για ή εξυπηρέτηση συγκεκριμένης δρομολογιακής γμμής περιέχει και τούς όρους με βιτούς όποιους δόθηκε ή άδεια όπως ποχρέωση του έφοπλιστή για ή εξυπηρέτηση της συγκεκριμένης γμμής, ή ήρηση του χρόνου έτοιμότη των κύριων χαρακτηριστικών πλοίου κλπ.

Προκειμένου να δρομολογηθεί πλοίο στο όποιο έχει δοθεί άδεια σκοπιμότητας, πρέπει πρώτα να αναγνωριστεί σαν ελληνικό έπιβατηγό και να φοδιαστεί με πιστοποιητικό αξιοπλοίας (Π.Γ.Ε.) από την ΔΕΕΠ.

Δρομολογιακές γραμμές

Τό δίκτυο των άκτοπλοϊκών συγκοινωνιών αποτελείται από τις δρομολογιακές γραμμές, οι όποιες ταξινομούνται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες:

(α) Κύριες δρομολογιακές γραμμές Έχουν σαν άφετήριο λιμένα τόν

AEGEAN OCEANIC S.A.

12, Akti Possidonos
CABLES: SHIPAEGEAN, PIRAEUS

TELEPHONE: 4829011-17
TELEFAX: 4179660
TELEX: 21-3845/6 AEQC GR.

ραιά και εκτείνονται σε περισσότερους από ένα Νομούς.

(β) Δευτερεύουσες δρομολογιακές γραμμές: Συνδέουν δύο τουλάχιστον λιμένες εκτός του Πειραιά και εκτείνονται σε περισσότερους από ένα Νομούς.

(γ) Τοπικές δρομολογιακές γραμμές: Συνδέουν δύο λιμένες και εκτείνονται είτε μέσα στα όρια ενός Νομού, είτε σε απόσταση μικρότερη από 3 ν. μίλια (πορθμειακές γραμμές, γραμμή 'Αργοσαρωνικού).

Προκειμένου να δρομολογηθεί ένα πλοίο σε όρισμένη δρομολογιακή γραμμή παίρνονται υπόψη τα εξής:

— στατιστικά στοιχεία για τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων από τις προηγούμενες δρομολογιακές περιόδους

— ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της δρομολογιακής γραμμής (μιλιομετρική απόσταση κλπ.).

— μεταφορική ικανότητα του πλοίου σε επιβάτες και οχήματα.

— ηλικία, ταχύτητα του πλοίου.

— δυνατότητα ασφαλούς κατάπλου στους λιμένες της δρομολογιακής γραμμής.

Οι δρομολογιακές γραμμές για τις οποίες δεν υπάρχει εκδήλωση ενδιαφέροντος για εκμετάλλευση από τις άκτοπλοϊκές εταιρίες, χαρακτηρίζονται σαν άγονες, προκηρύσσονται σε δημόσιους μειοδοτικούς διαγωνισμούς και επιχορηγούνται. Οι άγονες γραμμές χαρακτηρίζονται σαν κύριες, ταχυδρομικές, τουριστικές και επιδοτούνται ανάλογα.

Βασικό χαρακτηριστικό του συγκοινωνιακού δικτύου είναι η ακτινική διάταξη των κύριων δρομολογιακών γραμμών με κεντρικό σημείο αναχωρήσεων τό λιμάνι του Πειραιά (συγκεντρώνει τό 30% της επιβατικής κίνησης). Τό γεγονός αυτό όφείλεται σε ιστορικούς, γεωγραφικούς και αναπτυξιακούς λόγους.

Με στόχο τήν καλύτερη εξυπηρέτηση των νησιών με τις άκτοπλοϊκές συγκοινωνίες έχουν εκπονηθεί μελέτες οι οποίες προτείνουν μεταξύ άλλων τόν διαχωρισμό του νησιωτικού χώρου σε γεωγραφικά διαμερίσματα και τή δια-

μόρφωση ενός συστήματος συγκοινωνιακής σύνδεσης των μικρών νησιών με τό νησί — Διοικητικό Κέντρο κάθε διαμερίσματος μέσω τοπικών γραμμών. Τό σύστημα αυτό προϋποθέτει συχνή θαλάσσια και αεροπορική σύνδεση του νησιού-κέντρου με τήν ενδοχώρα και καθιέρωση ανταποκρίσεων των τοπικών γραμμών.

Δρομολόγια

Τά δρομολόγια των πλοίων διακρίνονται σε τακτικά, έκτακτα και περιοδικά. Τά τακτικά δρομολόγια καθορίζονται κατά τήν ετήσια δρομολόγηση κάθε πλοίου για τή θερινή και τή χειμερινή περίοδο. Κατά τή διαδικασία δρομολόγησης καθορίζονται ή συχνότητα των δρομολογίων στή συγκεκριμένη γραμμή, οι ώρες απόπλου και οι λιμένες προσέγγισης μετά από σχετική αίτηση της πλοιοκτήτριας εταιρίας ή όποια εξέταζεται στή Γ.Ε.Α.Σ. Η 'Υπηρεσία έχει τό δικαίωμα νά τροποποιήσει μερικώς τις ημέρες και τις ώρες των αιτουμένων δρομολογίων, τή σειρά και τόν αριθμό των λιμένων προσέγγισης για τήν εύρυθμη λειτουργία των συγκοινωνιών και τή καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των νησιών.

Παρόλα αυτά έπειδή ή πολιτεία δέν μετέχει στά οικονομικά αποτελέσματα (θετικά ή αρνητικά) από τήν εκμετάλλευση των πλοίων, δέν μπορεί νά υπερβεί όρισμένα όρια (νομοθετικά κατοχυρωμένα) προκειμένου νά επιβάλλει στους πλοιοκτήτες τό βαθμό εξυπηρέτησης πού πιστεύει ότι πρέπει νά έχουν οι νησιωτικές περιοχές.

Οι μεταφορικές ανάγκες στις περιόδους αϊχμής αντιμετωπίζονται με έκτακτα δρομολόγια πού ρυθμίζονται μετά από συνεννόηση της 'Υπηρεσίας και της εταιρίας.

'Ακτοπλοϊκά Πλοία

Τό σύνολο των άκτοπλοϊκών γραμμών της χώρας εξυπηρετείται σήμερα από 289 πλοία.

Ό αριθμός αυτός των πλοίων αναλύ-

εται ως κατωτέρω:

Α' ΚΑΤΑ ΓΡΑΜΜΕΣ

Κύριες Γραμμές:

Σαράντα δύο (42) πλοία (Ε/Γ - Ο/Γ 39) (Φ/Γ - Ο/Γ τρία). Μεταφορική ικανότης: 'Επιβάτες 47.042, ΙΧ 4363, Φ/Γ 1.634.

Δευτερεύουσες γραμμές:

'Ογδόντα επτά (87) πλοία (Ε/Γ - Ο/Γ 77), (Ε/Γ - Υ/Γ έννέα), (Καταμαράν ένα). Μεταφορική ικανότης: 'Επιβάτες 41.736, ΙΧ 4.888, Φ/Γ 687.

Τοπικές Γραμμές:

'Εκατόν ένδεκα (111) πλοία. 'Επιβάτες 32.229, ΙΧ 4.290, Φ/Γ 542.

Γραμμή Πειραιά — 'Αργοσαρωνικού

Τριάντα τρία (33) πλοία (Ε/Γ - Ο/Γ 16), (Ε/Γ - Υ/Γ 16) (Καταμαράν ένα). 'Επιβάτες 12.611, ΙΧ 685.

Τά πλοία αυτά μπορούν νά μεταφέρουν και Φ/Γ με ανάλογη μείωση του αριθμού των ΙΧ.

Πάτρα — 'Ηγουμενίτσα — Κέρκυρα — 'Ιταλία

Δέκα έξι (16) πλοία, μεταφορική ικανότης: 'Επιβάτες 18.035, ΙΧ 5.145, Φ/Γ 239.

Β' ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

α) Ε/Γ - Ο/Γ Ανοικτού τύπου	127
β) Ε/Γ - Ο/Γ Κλειστού τύπου	135
γ) Ε/Γ - Υ/Γ (ύδροπτέρυγα)	25
δ) Ε/Γ Καταμαράν	2

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ
ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ
ΠΛΟΙΑ

289

ΒΑΣ. ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ

International

T A G A R O P U L O S, S. A.

(General Ship — Chandlers)
at the PANAMA CANAL

Main office: CRISTOBAL/COLON

Cable: Tonio - Colon — Telex: 8572 Tagrox PG — FAX: 41-4728

P.O.Box 443 Colon, Rep. of Panama

Phones: 45-0127, 45-0128

24 Hrs Service - Radio: VHF channel 16

ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ**“Ένας νέος μεταφορικός άξονας στην Ευρώπη”****‘Η σύνδεση Ρήνου — Μάιν — Δουνάβηως**

Τό 1992 ή Ευρώπη θά είναι πράγματι ένωμένη. “Οχι μόνο γιατί θά ανοίξει ή πραγματική Κοινή ‘Αγορά τής ΕΟΚ, αλλά και γιατί θά βρεθεί άνοιγμένος ένας καινούργιος εύρωπαϊκός συγκοινωνιακός άξονας 3.500 χιλιομέτρων πού θά συνδέσει τό Ρόττερνταμ μέ τό Σοβιετικό λιμάνι τής ‘Ισμαηλίας στή Μαύρη Θάλασσα, διασχίζοντας 11 διαφορετικές χώρες. ‘Η νέα αυτή ποτάμια όδός πού συνδεόμενοι μεταξύ τους θά σχηματίσουν οί ποταμοί Ρήνος, Μάιν και Δούναβης, άποτελεί τήν ύλοποίηση των νέων ιδεών γιά τίς άληθινές διαστάσεις τής ήπείρου μας ως «κοινού σπιτιού» ή ως «δημοκρατικής Ευρώπης» και θά είναι από ιστορική άποψη ή πρώτη μεγάλη όδός πού θά διασχίσει τήν Ευρώπη από τή Δύση ως τήν ‘Ανατολή.

Τό σημείο του «σιδηρού παραπετάσματος» στο όποιο ή ποτάμια όδός θά περάσει στα Αυστριακά σύνορα βρίσκεται άκριβώς στο άρχαιο σύνορο πού χώριζε τούς Λατίνους από τούς Σλάβους. ‘Ηδη στην εποχή των Ρωμαίων, ό Δούναβης παρουσίαζε ένα άπώτατο όριο και κατάλληλα έξοπλισμένος αντιπροσώπευσε τό άκραιο σύνορο του πολιτισμένου κόσμου. ‘Από τόν ένατο αιώνα ό Καρλομάγνος θά άνακαλύψει ένα μηχανισμό έλέγχου των τεχνικών συναλλαγών μέ τήν ‘Ανατολή, έγκαθιστώντας τελωνειακό σύνορο στή Ρατισβόνη (τό σημερινό Ρέγκενσμπουργκ τής Γερμανίας) σάν έμπόδιο στή διά του ποταμού μεταφορά όπλων και στρατιωτικού ιματισμού. ‘Ο θρύλος των Νιμπελουγκεν δείχνει άκριβώς πόσο βαθειά είχε επηρεασθεί ή μεσαιωνική Ευρώπη από τή

σύγκρουση ανάμεσα στον Ζήγκφριντ του Ρήνου και τόν ‘Ατίλλα του Δούναβη. Στή συνέχεια ή ‘Οθωμανική αυτοκρατορία θά επιβεβαιώσει αυτή τή φυλετική τομή γιά τέσσερις ακόμα αιώνες και είναν γνωστό πώς ό Μέτερνιχ πίστευε ότι ή ‘Ανατολή άρχιζε από τίς πύλες τής Βιέννης. ‘Ακόμα και ό Βίσμαρκ και οί Χοετζόλερν άναγκάστηκαν νά άπαρνηθούν τά σχέδιά τους γιά μία μεγάλη Γερμανία γιά νά μήν προκαλέσουν τούς λαούς των Βαλκανίων.

Τό σχέδιο τής ένώσεως του Μάιν — πού εκβάλλει στον Ρήνο — μέ τόν Δούναβη μέσω μιας διώρυγας 170 χιλιομέτρων στή Βαυαρία, δέν είναι μόνο γιγάντιο από τεχνολογική άποψη αλλά πολύ περισσότερο γιά τήν άληθινή οικονομική και πολιτική επανάσταση πού φέρνει στην Ευρώπη.

Τό έργο ξεκίνησε τό 1921 από τό κράτος τής Βαυαρίας και οί τεράστιες σχετικές εργασίες στόχευαν στην έκσκαφή μιας διώρυγας στην καρδιά τής ήπείρου πού θά ένοποιούσε τίς συνθήκες μεταφορών των δύο ποτάμιων άξόνων. Σήμερα πρόκειται γιά ένα σύνολο 52 ύδατοφρακτών πού μερικοί τούς είναι από τούς μεγαλύτερους του κόσμου, καθώς και γιά τή διαπλάτυνση και διαρρύθμιση του ρεύματος του Μάιν και του Δουνάβηως πού θά είναι αναγκαίες μεταξύ Φραγκφούρτης και Βουδαπέστης επί 680 χιλιομέτρων. Καί πέρα από τήν τεχνική αυτή έποποιία, πρόκειται ακόμα γιά αυτό καθευατό τό «εύρωπαϊκό ζήτημα» μέ όλα τά μεγάλα ή μικρά έρωτηματικά του.

Τό ζήτημα είναι άν μετά τρία χρόνια

θά δούμε τίς σημαίες του έρυθρου σπουλά νά περνούν μπροστά από τή μητροπολη τής Κολωνίας. Στο μέτρο πού άπερατώνονται οί εργασίες τό άνησυχτικό ένδεχόμενο μιας μετωπικής συγκρούσεως των μεγάλων μεταφορικών επιχειρήσεων τής Γερμανίας, του Βελγίου και τής ‘Ολλανδίας μέ τούς σοσιαλιστικούς όμολόγους τους, τίθεται άμελικο. Πέρα από τήν πρακτική του ντάμπινγκ γιά τήν όποία κατηγορούνται οί Σοβιετικές επιχειρήσεις πού κυριαρχούν στον Δούναβη μέ ένα στόλο σύγχρονου και συναγωνιστικού, τό ουσιαστικό είναι νά ξέρουμε προς ποιά κατεύθυνση θα κυλήσει κυρίως ή μεταφορική κίνηση των δύο κόσμων μεταξύ των δύο πόλων, ‘Ανατολικού και Δυτικού, τής νέας αυτής συνδέσεως. Είναι τό μεγάλο έρωτημα πού θέτει ή πλωτή όδός Ρήνου — Μάιν — Δουνάβηως, από τήν απάντηση του όποιου θά μάθουμε ποιοί θά είναι τελικά οί περισσότεροι όφελημένοι.

‘Οποιαδήποτε και άν είναι ή έμπορική επιθετικότητα του σοβιετικού έφοπλισμού γιά νά επιβληθεί ως μεταφορέας, υπάρχουν πολλοί πού διερωτώνται άν οί σοσιαλιστικές οικονομίες διαθέτουν τίς ικανότητες νά έπωφεληθούν πλήρως από έναν τέτοιο άξονα κυκλοφορίας. Πράγματι δέ ό άνεπαρκής έξοπλισμός των λιμένων και των πλοίων στον άνατολικό Δούναβη σέ συνδυασμό μέ τή σχετικά μικρή μεταφορική κίνηση σέ σύγκριση μέ εκείνη του Ρήνου ύπογραμμίζουν τά σημερινά προβλήματα των Βαλκανίων. ‘Η κρίσιμη κατάσταση των οικονομιών τους και οί περίπλοκες σχέσεις πού διέπουν τίς διάφορες πα-



BUENAMAR COMPANIA NAVIERA S.A.

**61-65 FILONOS STR. - 4th FLOOR
GR - 185 35 PIRAEUS
GREECE**

**TELEPHONE: 4137312
TELEXES: 21 3160, 241707 BUEN GR
CABLES: BUENAMAR PIRAEUS
TELEFAX: 413 73 28**

ραδουνάβιες χώρες της 'Ανατολής, συνιστούν βασικά εμπόδια για τη Βαλκανική Εύρωπη που μειονεκτεί σοβαρά μεταξύ της Σοβιετικής μεγάλης αδελφής και των καταπιταλιστικών γειτόνων της. 'Ακριβώς όμως η διευρωπαϊκή αυτή όδός ναυσιπλοΐας ή οποία θα τις διασχίσει, αποτελεί ίσως μία μεγάλη ευκαιρία ή οποία αξίζει να μελετηθεί σοβαρά μέσω δύο σημαντικών γεωπολιτικών φαινομένων.

Τό πρώτο είναι ο ουσιαστικός ρόλος της 'Ομοσπονδιακής Δ. Γερμανίας. Είναι τό μόνο ευρωπαϊκό κράτος που αποτελεί συγχρόνως μέλος των 'Επιτροπών που ρυθμίζει τη ναυσιπλοΐα τόσο στό Ρήνο όσο και στόν Δούναβη. 'Η Δ. Γερμανία λοιπόν συμφωνεί με τους συμμάχους της Δύσεως στόν περιορισμό της προσβάσεως των έρυθρων στόλων στόν Ρήνο με ειδικές ρήτρες, ενώ στην 'Ανατολή υπογράφει διμερείς συμβάσεις με όλες τις παραδουνάβιες χώρες οι οποίες θα αποτελέσουν τόν κεντρικό διαιτητή της μελλοντικής κυκλοφορίας. 'Επιπλέον ή διώρυγα αυτή καθευατή διέπεται από καθεστώς καθαρά γερμανικό.

Τό δεύτερο είναι ή άποψη ότι ή Κεντρική Εύρωπη θα πρέπει να έπωφεληθεί κατά προτεραιότητα του νέου πλωτού άξονος. 'Ακριβώς στους αντίποδες της Δ. Γερμανίας, ή Αύστρία χρησιμοποιεί τό καθεστώς της ουδετερότητάς της για να ένισχύσει τό ρόλο της στίς σχέσεις 'Ανατολής — Δύσεως, ενώ επίσης

καί ή Ούγγαρία τόν διεκδικεί συνεχώς σαφέστατα. Καί δέν είναι καθόλου τυχαίο ότι ή πρώτη έπιτυχία του Ούγγρικου δημοκρατικού κινήματος άφορούσε τόν Δούναβη και τό σταμάτημα της κατασκευής ενός γιγαντιαίου φράγματος στους λιμένες της Βουδαπέστης. 'Η Βιέννη και ή Βουδαπέστη οργανώνουν τώρα δραστήρια τούς κόμβους των νέων αυτών συναλλαγών, ενώ ή Τσεχική Μπρατισλάβα συμφωνεί ήδη για τή σύνδεση του δικτύου αυτού στό 'Αμβούργο και τήν Πολωνία με ένα μελλοντικό κανάλι στόν 'Ελβα και τόν 'Οντερ.

"Όσον άφορά τή Γαλλία, μολονότι ή ιδανική θέση της θα της επέτρεπε να καταστεί πρωταγωνιστής σ' αυτή τή νέα διεθνή όδό που θα συνδέσει τήν Εύρωπη από τόν 'Ατλαντικό μέχρι τή Μεσόγειο, έντούτοις βρίσκεται στό περιθώριο όλων των σχετικών πρωτοβουλιών. 'Ο λόγος είναι ότι οι πολιτικές έπιλογές της χώρας είναι αντίθετες έντελώς προς τήν ανάπτυξη της ποτάμιας ναυσιπλοΐας, παρ' όλον ότι διαθέτει τό πιό εκτεταμένο ευρωπαϊκό ποτάμιο δίκτυο. Γι' αυτό και παρά τις πιέσεις των ναυτικών και λιμενικών κύκλων έχει σχεδόν έγκυρια τήν άποψη τής συνδέσεως Ρήνου — Ροδανού, 'Ανατολικού και Βόρ. Σηκουάνα, που θα της πρόσφερε άνοιγμα προς τόν άξονα του Ρήνου.

'Αντίθετα οι χώρες της Βόρειας Εύρώπης πιστεύουν στην αναγκαιότητα της ποτάμιας όδοις και επενδύουν σημαντικά ποσά στόν τομέα αυτόν. 'Η

πραγματοποίηση της διώρυγος Μάιν — Δουνάβεως που χρηματοδοτείται έξοκλήρου από τή Δ. Γερμανία αποτελεί χαρακτηριστικό της επενδυτικής αυτής τάσεως και της πίστεως προς τή σημασία της ποτάμιας ναυσιπλοΐας. Με τήν ανάπτυξη των μεταφορών με έμποροκιβώτια, οι ποταμοί δημιουργούν μία δυναμική επέκταση των έμπορικών κέντρων, και γι' αυτό βλέπουμε τήν 'Αμβέρσα και τό Ρόττερταμ να ένθαρρύνουν τήν έγκατάσταση παραποτάμιων τέρμιναλ για κοντέινερ και να ένδιαφέρονται έξαιρετικά για τή διώρυγα Μάιν — Δουνάβεως ως ένα νέο μεγάλο πλεονέκτημα για τις διεθνείς συναλλαγές τους.

Τέλος θα ήταν λάθος να παραβλέψει κανείς ότι άρχισε ήδη να κάνει τήν εμφάνισή της ή θεώρηση και ή επεξεργασία του έργου υπό τό πρίσμα καθαρά οικονομικών - οικολογικών σκέψεων. Στη θεώρηση αυτή πρωτεύοντα ρόλο παίζουν οι Βορειοευρωπαίοι Πράσινοι οι οποίοι έδειξαν ότι προτιμούν τις ποτάμιες και σιδηροδρομικές μεταφορές σέ βάρος των οδικών. Καί ένω ή Γαλλία βρίσκεται ακόμα στό στάδιο της προσπάθειας που καταβάλει για να ξεπεράσει τή καθυστέρηση της στό δίκτυο των αυτοκινητοδρόμων, οι Βέλγοι, οι Γερμανοί και οι 'Ολλανδοί έχουν στρέψει ήδη τήν προσοχή τους στό μέλλον της ποτάμιας ναυσιπλοΐας, τήν οποία βλέπουν σαν έναλλακτική λύση στό μεγάλο πρόβλημα της συμφορήσεως των οδικών τους δικτύων από τά βαρέα φορτία.

Ε.Σ.

Seatrade Maritime Inc.

Shipbrokers

**SALE & PURCHASE -
CHARTERING:**

Phones: 8969111 (4 D.I.D. LINES)
Telexes: 21-6595 SM.T.

BRANCH:
VORREOU & POLYMNIS
KABOURI - ATHENS
P.O. BOX 70087
16 610 GLYFADA
GREECE



Petridou

Καθαρός αέρας για τήν ασφάλεια τῶν πλοίων

“Ένα από τὰ πιό τραγικά ατυχήματα ἐπάνω στὰ πλοῖα εἶναι ὁ θάνατος ἀπὸ ἀσφυξία, ἕνας θάνατος πού γίνεται ἀκόμα ὀδυνηρότερος ὅταν σκεφθεῖ κανεῖς πόσο σχετικὰ εὐκόλη καὶ δυνατὴ εἶναι ἡ πρόληψη μιᾶς τόσο ἀσκοπῆς θυσίας. Οἱ περιστάσεις καὶ οἱ συνθήκες τῆς ἀσφυξίας καὶ τῆς πνιγμονῆς μολονότι εἶναι γνωστότατες στὶς διεθνεῖς καὶ τίς ἐθνικὲς ὑπηρεσίες ναυτικῆς ἀσφαλείας, εἶναι σχεδὸν ἄγνωστες στὸν ναυτικὸ κόσμο πού παραμένει σχεδὸν ἀπληροφόρητος πάνω σέ ὅλα τὰ σχετικὰ προβλήματα.

Μιά τυπικὴ περίπτωση ἀφορᾷ τὰ σύγχρονα πλοῖα πού διαθέτουν πολλοὺς καὶ μεγάλους κενούς χώρους, ὅπως εἶναι τὰ ὑγρασιοφόρα καὶ τὰ πλοῖα μεταφορᾶς χημικῶν προϊόντων. Κατὰ κανόνα στὴν ἀνάκριση πού ἀκολουθεῖ κάθε τέτοιο ατύχημα, ὁ πλοίαρχος καὶ οἱ ἀξιωματικοὶ ἰσχυρίζονται ὅτι ἦταν πλήρως ἐνήμεροι τῶν κινδύνων πού συνεπάγεται ἡ εἰσὸδος σέ τέτοιους κενούς χώρους καὶ ὅλων τῶν προφυλάξεων πού πρέπει νὰ ληφθοῦν πρὶν καὶ κατὰ τὴν εἰσὸδο. Παρὰ ταῦτα, κάποιος ἀπὸ τοὺς ἀξιωματικούς τοῦ πλοίου — συνηθέστατα ἀπὸ τοὺς ἀρχαιότερους — θά μπεῖ σ’ ἕνα τέτοιο ὅρο, δεξαμενὴ ἢ κύτος, ἀσυνόδετος, χωρὶς νὰ μιλήσει σέ κανέναν γιὰ τίς προθέσεις του καὶ χωρὶς φυσικὰ νὰ λάβει καμμιὰ σχετικὴ προφύλαξη. Ὁ λόγος πού οἱ ἀρχαιότεροι ἀξιωματικοὶ εἶναι συχνὰ θύματα ἀσφυξίας εἶναι ὅτι αὐτοὶ συνήθως πρέπει νὰ ἐπιθεωρήσουν τοὺς χώρους αὐτοὺς γιὰ νὰ ἀναφέρουν τίς ἀναγκαῖες ἐργασίες βαφῆς ἢ ἄλλων ἐπισκευῶν καὶ συντηρήσεων. Ὅταν λείψουν ἀρκετὰ ἢ ἀπλῶς κατὰ τύχη, κάποιον ἄλλο μέλος τοῦ πληρώματος θά βρεῖ τὸ θῦμα στὰ πόδια κάποιας κλίμακας δεξαμενῆς σέ κατάσταση ἀναισθησίας. Ἡ πρώτη του ἀντίδραση εἶναι ἡ σκέψη ὅτι τὸ θῦμα ἔπεσε ἀπὸ τὴ σκάλα καὶ τραυματίσθηκε σοβαρά. Γι’ αὐτὸ καὶ σπεύδει νὰ κατέβει κι αὐτός γιὰ νὰ βοηθήσει τὸ θῦμα. Τὸ ἀποτέλεσμα εἶναι νὰ τὴν πάθει καὶ ὁ ἴδιος. Ὑπάρχουν παραδείγματα πέντε καὶ ἕξι ἀτόμων πού πέθαναν κατ’ αὐτὸ τὸν τρόπο.

Ἡ μείωση τοῦ ποσοστοῦ τοῦ ὀξυγόνου κάτω τῶν ἐπιτρεπομένων ὁρίων, πού ἀποτελεῖ τὴν κύρια αἰτία τῆς ἀσφυξίας, μπορεῖ νὰ προέλθει κατὰ διάφορους τρόπους. Κάθε τι πού καταναλίσκει ὀξυγόνο μπορεῖ νὰ δημιουργήσει τὸ πρόβλημα. Τὰ πλοῖα εἶναι κατασκευασμένα ἀπὸ χάλυβα καὶ ἡ ἀπλή σκωρίαση μπορεῖ νὰ μειώσει τὸ περιεχόμενο τοῦ ὀξυγόνου σέ μιὰ σφραγισμένη δεξαμενὴ ἔρματος σέ ἐπικίνδυνον

ὅριο μέσα σέ ἐλάχιστο χρόνο. Προφανῶς κάθε μορφή ὀξειδωσῆς ἐνδέχεται νὰ προκαλέσει τέτοιο κίνδυνο. Ἡ φωτιά ἐπίσης καταναλίσκει ταχύτατα ὀξυγόνο καὶ κάθε φλόγα σέ κλειστὸ ὅρο εἶναι ὁπωσδήποτε ἐπικίνδυνος.

Πιὸ περίπλοκες καὶ ὑποὺλες αἰτίες προέρχονται ἀπὸ τὴν τάση αὐτοθερμάνσεως ὀρισμένων φορτίων, ὅπως εἶναι οἱ ἰχθυοτροφές ἢ τὰ προϊόντα τῆς κόπρας. Ὅταν συμβεῖ αὐτοθέρμανση, ἡ βακτηριολογικὴ ἐπίδραση στὸ φορτίο ἀνεβάζει συνεχῶς τὴ θερμοκρασία καὶ κατ’ ἀνάγκη τὸ φορτίο ἀρχίζει νὰ ἀποσυντίθεται, ὁπότε ἀπορροφᾷ ὀξυγόνο καὶ ἀποδίδει διοξειδίου τοῦ ἀνθρακός. Ἡ ἀτμόσφαιρα σέ χώρους πού περιέχουν τέτοια φορτία πρέπει νὰ ἐλέγχεται ἀπαραιτήτως πρὶν ἀπὸ κάθε εἰσὸδο καὶ ὁ ὅρος πρέπει νὰ ἀερίζεται καταλλήλως.

Μείωση τῶν ποσοστῶν ὀξυγόνου γίνεται συχνὰ σκοπίμως στὰ πλοῖα, μέ τὴ χρήση ἀδρανῶν ἀερίων πού εἰσάγονται στὶς δεξαμενές γιὰ λόγους ἀσφαλείας καὶ οἰκονομίας, ὥστε νὰ περιορισθεῖ ὁ κίνδυνος πυρκαγιᾶς ἢ ἐκρήξεως. Καὶ ἀποτελεῖ ἴσως τραγικὴ εἰρωνεία τὸ γεγονός ὅτι αὐτὰ τὰ μέτρα ἀσφαλείας ἐγίναν πιθανῶς ἢ αἰτία πολὺ περισσότερων θανάτων ἀπὸ ἐκείνους πού προήλθαν ἀπὸ μιὰ ἀπλή πυρκαγιά ἢ ἀπὸ ατύχημα ἐκρήξεως στὴν παγκόσμια ναυτιλία.

Γιὰ τὸν περιορισμὸ τῆς σκωρίασης στὶς δεξαμενές τῶν πλοίων χρησιμοποιοῦνται χημικὲς οὐσίες, οἱ ὁποῖες μπορεῖ ἐπίσης νὰ ἐπιφέρουν μείωση τοῦ περιεχομένου ὀξυγόνου. Αὐξοῦσα εἶναι ἡ χρήση ἀζώτου καὶ ἄλλων ἀδρανῶν ἀερίων στὴ θάλασσα, ἢ δὲ χρήση αὐτῆς δὲν περιορίζεται πιά μόνο στὰ πλοῖα πού μεταφέρουν προϊόντα πετρελαίου ἀλλὰ στὴν πράξη ἔχουν ἐπεκταθεῖ καὶ σέ πολλὰ ἄλλα σύγχρονα πλοῖα τὰ ὁποῖα μεταχειρίζονται ἀδρανὴ ἀέρια ὅπου ὑπάρχει κίνδυνος ἐκρήξεως ἢ πυρκαγιᾶς ἢ καὶ στὶς περιπτώσεις ὅπου ἡ μεταφορὰ ὀρισμένων φορτίων ἀπαιτεῖ μειωμένη σύνθεση ὀξυγόνου στὴν ἀτμόσφαιρα τῶν χώρων φορτίου. Ἐφόσον οἱ ὅροι αὐτοὶ δὲν εἶναι ἀπόλυτα ἀεροστεγεῖς, τὸ ἀδρανὲς ἀέριο θά διεισδύσει στοὺς συνεχόμενους χώρους, καθιστώντας πολὺ ἐπικίνδυνον τὴν εἰσὸδο σ’ αὐτοὺς.

Πολλὰ ἀπὸ τὰ φορτία πού μεταφέρουν τὰ πλοῖα χημικῶν προϊόντων ἀναδίδουν ἀναθυμιάσεις ἢ ἀτμούς οἱ ὁποῖοι ὀχι μόνο μειώνουν τὴν ποσότητα τοῦ διαθέσιμου ὀξυγόνου στὴν ἀτμόσφαιρα ἀλλὰ εἶναι καὶ ὑψηλῆς τοξικότητας. Συνήθως τὸ προσωπικὸ τῶν πλοίων αὐτῶν

εἶναι ἐνημερωμένο γιὰ τοὺς κινδύνους τῆς τοξικότητας καὶ εἶναι σέ θέση νὰ νᾶγνωρίζουν τίς διαφορὲς ὁσμές, ἰδίως τερα ὀρισμένων χημικῶν φορτίων. Τὸ πρόβλημα μέ τὰ ἀδρανὴ ἀέρια, ὅπως τὸ ἀζώτο καὶ τὸ διοξειδίου τοῦ ἀνθρακός ἐγκτεῖται σὲ ὅτι πρόκειται γιὰ ἄσπμα ἄρια, πράγμα πού δὲν ἐπιτρέπει νὰ ἀνγνωρίσει κανεῖς μέ τίς ἀπλὲς αἰσθήσε τῆς ὄρασης ἢ τῆς ὀσφρησῆς ἀν τὸ πριεχόμενο τοῦ ὀξυγόνου εἶναι σέ ἐπίπδο ἀσφαλείας. Ἀλλὰ ἀδρανοῦντα ἄρια μπορεῖ νὰ εἶναι καὶ τοξικά, ὁπότε ἀτμόσφαιρα σέ κλειστοὺς χώρους πρῖ πει ὁπωσδήποτε νὰ ἐλέγχεται.

Ὑπάρχουν ἐνδείξεις ὅτι σχεδὸν καθ μέρα συμβαίνει ἐπὶ πλοίου ἕνα ατύχημ ἀσφυξίας κάπου στὸν κόσμο. Ἐπίσης ἔτι ὑπάρχει ἕνας αὐξὼν ἀριθμὸς τέτοιων θανατηφόρων ατυχημάτων πού συμβα νουν ἀπὸ ἄγνοια τῶν σχετικῶν κινδῶ νων. Τὰ δημοσιευμένα στατιστικὰ στο χεῖρα γιὰ τοὺς θανάτους ἀπὸ ἀσφυξί στὰ πλοῖα, εἶναι ἐλάχιστα. Ὑπολογίζε ται πάντως ὅτι ὁ ἀριθμὸς τους ὑπερβα νει τοὺς 100 νεκροὺς τὸ χρόνο καὶ ὅτι ὕ πάρχουν πολλοὶ περισσότεροι πού ἐπέ ζησαν μὲν τέτοιων ατυχημάτων ἀλλε παρεμείναν σοβαρὰ ἀνάπηροι, σωματι καὶ ἢ πνευματικὰ.

Ἐνὼ τὸ πρόβλημα εἶναι ἰδιαίτερα ὀξε σέ σχέση μέ τὰ ἀνευρέσιμα πληρώματς τοῦ Τρίτου Κόσμου, ὡστόσο δὲν εἶναι ἄ γνωστο καὶ στὰ πλοῖα μέ ἐντελῶς ἔμπει ρους ἀξιωματικούς.

Κατὰ τὴν ἀποψη ἑνὸς ἀπὸ τὰ μεγάλα P and I Clubs τῆς Βρεταννίας ὁ ὕψηλό ρυθμὸς θανάτων ἀπὸ ἀσφυξία θά κα τέλθει μόνο ἀν ὑπάρξει ἕνα ρωμαλὲς πρόγραμμα ἐκπαίδευσῆς ἐπὶ πλοίων ἐν ἐνεργείᾳ, τὸ ὁποῖο θά ἐφελέκσει τὴν προσοχὴ τῶν ταξιδευόντων στοὺς κιν δύνους πού παρουσιάζει ἡ εἰσὸδος σε μὴ ἀερίζομενους χώρους χωρὶς τίς ἀ ναγκαῖες προφυλάξεις. Ἐκτὸς τῶν ἄλ λων τὸ πρόγραμμα αὐτὸ πρέπει νὰ περι λαμβάνει ὑποχρεωτικὰ γυμνάσια δια σώσεως τῶν παθόντων. Ὅλοι οἱ ὅροι ἑνὸς πλοίου πού μποροῦν νὰ κλειστοῦν πρέπει νὰ λογιζοῦνται ἐπικίνδυνος. Μέ τὴν κατάλληλη ἐκπαίδευση θά καταστεί δυνατό νὰ μειωθοῦν ριζικὰ οἱ βαρεῖς ἀ πώλειες πού γνωρίζει σήμερὰ ἡ ναυτι λία. Ἡ ἐκπαίδευση καὶ τὰ γυμνάσια μπορεῖ ἴσως νὰ μὴ σώσουν τὴ ζωὴ ἐκεῖ νων πού ἀνόητα ἢ ἀπρόσεκτα μπαίνουν σέ ἐπικίνδυνον ὅρο χωρὶς προφυλά ξεις, ἀλλὰ τουλάχιστον θά σώσουν τὴ ζωὴ ἐκείνων πού προστρέχοντας σέ βοήθεια, προσθέτουν καὶ τὴ δική τους ζωὴ στὴν τραγωδία.

ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΡΕΠΟΡΤΑΖ



ΕΛΓΙΟ

Ο λιμάνι του Ζημπράγκε

Τό λιμάνι Zeebrugge συνεχίζοντας τη θωρηκή του ανάπτυξη των τελευταίων έτη, ξεπέρασε τό 1989 τή Γάνδη καί κατέστη δεύτερο λιμάνι τής χώρας, προηγούμενο ς Γάνδης καί τής 'Οσάνδης καί επόμενο ιικά τής 'Αμβέρσας ή όποία όμως σήλωσε καί αὐτή μιά μικρή κάμψη τόν περμένο χρόνο.

Μεταξύ τών τεσσάρων βελγικών λιμένων ήρχε ανέκαθεν όξύς ανταγωνισμός, δεμένου ότι δέν τούς χωρίζουν παρά 100 στήν περιοχή τής Φλάνδρας. 'Ωστόσο ή αμμανδική τοπική κυβέρνηση, ή όποία μετήν όμοσπονδιοποίηση του κράτους ανέβε τήν εϋθύνη τών λιμένων, συνεχίζει νά χειρίζεται τά τρία κύρια λιμάνια ('Αμρσα, Γάνδη, Ζημπράγκε) σάν μία ένότητα. Μιά άλλη παραδοσιακή διαμάχη μεταξύ ν Βελγικών λιμένων προέρχεται από τή αφορά τών κρατικών επενδύσεων. 'Ετσι νεώτερο λιμάνι του Ζημπράγκε τίς δύο λευαίτες δεκαετίες έχει πάρει τή μερίδα υ λέντος, ενώ ή Γάνδη παραπονείται ότι νοοϋνται όι άνάγκες της γιά επενδύσεις οδομής. Γιά τό 1990 όι πιστώσεις τής τας κυβερνήσεως γιά τούς τρεις λιμένες ουν κατανεμηθεί ως εξής: 'Αμβέρσα 1.735 εκ. Βελγ. φράγκων, Ζημπράγκε 370 έκ.ατ. ή Γάνδη 230 έκ.ατομ. Τό 1989 ή έμπορική κίνηση του Ζημπράγκε

κε έφθασε τό ρεκόρ τών 26 έκ.ατομ. τόννων, βασιζόμενη κυρίως στίς εισαγωγές γαιανθράκων καί μεταλλευμάτων (αύξηση 50%) καί κατά δεύτερο λόγο τών γενικών έμπορευμάτων καί κοντέινερ (αύξηση 20%). Σέ έπιβάτες ή αύξηση ανήλθε σέ 44%, φθάνοντας τό επίπεδο τής 'Οσάνδης πού θεωρείται ως τό παραδοσιακό λιμάνι τών έπιβατηγών - όχηματαγωγών πλοίων.

ΓΑΛΛΙΑ

'Η δύναμη του στόλου

'Ενώ τό 1989 τό Γαλλικό έθνικό νηολόγιο είχε κλείσει μέ άρνητικό ίσοζύγιο έγγραφών - διαγραφών κατά 18 μονάδες, τό πρώτο τρίμηνο του 1990 ή κατάσταση έμφανίζεται βελτιωμένη, δεδομένου ότι άφενός μέν τό άρνητικό ίσοζύγιο είναι μόνο δύο μονάδες καί άφετέρου διαπιστώνεται ή έγγραφή ενός σοβαρού άριθμού αξιόλογων σκαφών. 'Η τάση μάλιστα αὐτή συνεχίστηκε καί τόν 'Απρίλιο 1990 αλλά θά φανεί στή στατιστική του δευτέρου τριμήνου.

Μεταξύ τών νέων έγγραφών περιλαμβάνεται τό νεοαναπήγγο «Aquitaine» πού παρέδωσαν στήν CNN τά 'Ισπανικά ναυπηγεία Astilleros Espanoles τόν 'Ιανουάριο. 'Ενδιαφέρουσα είναι καί ή έγγραφή του έπιβατικού «Channel Seaway» πού άγόρασε ή SPN από τήν Sea-Containers καί τό μετονόμασε «Fiesta» γιά τή γραμμή τής Μάγχης.

Τήν 1 'Απριλίου του 1990 ή δύναμη του γαλλικού στόλου περιελάμβανε 221 πλοία 3.846.116 τόν. γκρός ή 6.112.953 τόν. d.w. Κατά κατηγορίες πλοίων ή δύναμη αὐτή αναλύεται ως εξής: 29 έπιβατηγά πάσης κατηγορίας (ύπερωκεάνια, μικτά, ύδρόπτερα) συνολικής χωρητικότητας 224.773 τόν. γκρός, 32 πλοία τακτικών γραμμών 133.284 τόν. γκρός, 29 πλοία κοντέινερ 739.041 τόν. γκρός, 60 φορτηγά ξηρού φορτίου 593.567 τόν. γκρός, 8 χημικά κλπ. 20.299 τόν. γκρός, όκτώ άκτοπλοϊκά κάτω τών 500 τόνων 2.520 τόν. γκρός, 49 πετρελαιοφόρα (ποντοπόρα, άκτοπλοϊκά κλπ.) 1.936.724 τόν. γκρός καί 6 ύγραεριοφόρα 195.908 τόν. γκρός.

ΙΑΠΩΝΙΑ

"Έλλειψη γαυτικών

'Η έλλειψη προσοντούχων ναυτικών γιά τήν επάνδρωση τών έθνικών πλοίων δέν άποτελεί πιά φαινόμενο καθαρώς ευρωπαϊκό. "Ηδη τό αισθάνεται καί μάλιστα σέ όξεία μορφή καί ή 'Ιαπωνία.

Πρόσφατα δύο 'Ιαπωνικά πλοία, τό κοντεϊνερόπλοιο «Kintano», τών 51.050 τόν. γκρός καί τό αυτοκινητοφόρο «Jinsei-Maru» τών 55.489 τόν. γκρός έφυγαν από τήν 'Ιαπωνία γιά τήν Εϋρώπη μέ μικτά πληρώματα, άποτελούμενα από έννέα 'Ιάπωνες καί 13 Φιλιπινέζους.

'Η τολμηρή αὐτή ρύθμιση κατέστη δυνατή ύστερα από τή συμφωνία πού ύπογράφηκε τό 1989 μεταξύ τών έφοπλιστών καί του συνδικάτου τών ναυτικών, τό όποιο τελικά προσχώρησε στήν άποψη ότι ή μερική επάνδρωση μέ ξένα πληρώματα είναι αναγκαία γιά νά διατηρηθεί ή συναγωνιστικότητα τής 'Ιαπωνικής ναυτιλίας.

Όι Φιλιππίνες εξάλλου πού άποτελοϋν σήμερα μιά από τίς μεγαλύτερες προμηθεύτριες χώρες ναυτικών εργατικών χειρών, προτείνουν τή δημιουργία ενός κεντρικού διοικητικού όργάνου τό όποιο θά διευκολύνει σημαντικά τίς διοικητικές διαδικασίες πού άπαιτούνται γιά τή ναυτολόγηση τών ύπηκόων της σέ ξένα πλοία.

TRUST MARINE ENTERPRISES CO. LTD.



"YOU KNOW THE NAME — YOU KNOW THE SERVICE
THESE ARE THE DEPARTMENTS"

BUNKERING WORLDWIDE

SHIP MANAGEMENT • CHARTERING • SALE & PURCHASE • AGENCY
TRADING • SUPPLIERS REPRESENTATION

137, FILONOS & FILELLINON STRS. - P.O. BOX 80240 - 185 10 PIRAEUS - GREECE

PHONES: 4520.129 - 4520.175 - 4520.325 - 4523.445 - 4510.316 - 4526.715 - 4112.400 - 4136.213

TELEX: 21 2989 - 21 2571 - 21 3805 - 21 2265 - 21 3825 - 21 2021 TME GR

FAX: 4182.337 TRUST MARINE — CABLES: TRUSTMARINE

ΙΣΠΑΝΙΑ**Σε 'Ιδιώτες' τα μικρά ναυπηγεία**

Τα κρατικά ναυπηγεία που ανήκουν στη Διεύθυνση Ναυτικών Κατασκευών του 'Εθνικού 'Ινστιτούτου Βιομηχανίας (INI) μείωσαν τις ζημιές τους το 1989 κατά 33% και σύμφωνα με τις προβλέψεις του αρμοδίου διευθυντού, οι ζημιές θα περιορισθούν το 1990 σε 18 εκατομ. πεστών και ο απολογισμός θα κλείσει με θετικό ισοζύγιο μέσα στα τρία επόμενα χρόνια.

Η ναυπηγική πολιτική του 'Ινστιτούτου επιδιώκει την ιδιωτικοποίηση των μικρών και μεσαίων ναυπηγείων τα οποία συναγωνίζονται την ιδιωτική ναυπηγοβιομηχανία της χώρας, έτσι ώστε να παραμείνουν υπό κρατικό έλεγχο μόνο οι μεγάλες μονάδες. Κατά τη πώληση πάντως των μικρών και μεσαίων κρατικών ναυπηγείων σε ιδιώτες θα ληφθούν όλες οι αναγκαίες εγγυήσεις ώστε να συνεχίζονται τη δραστηριότητά τους υπό τους νέους αγοραστές.

Στό μεταξύ το 'Υπουργείο Βιομηχανίας και 'Ενέργειας καταρτίζει ένα νέο πρόγραμμα σύμφωνο με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής 'Επιτροπής περί επιχορήγησης του τομέα των ναυτικών κατασκευών. Οι άρχες και η διαδικασία που θα διέπει τις επιχορηγήσεις συζητούνται προς το παρόν με τους αρμόδιους επιχειρηματίες. Κύριος στόχος πάντως της παροχής βοήθειας θα είναι η επίτευξη μεγαλύτερης παραγωγικότητας των ναυπηγείων.

Κατά το 1990 ο ναυπηγικός τομέας θα πάρει οικονομική ενίσχυση της τάξεως των 37 εκατομ. πεστών, που αντιπροσωπεύουν το 65% των πιστώσεων του 'Υπουργείου για τους υπό ανασυγκρότηση βιομηχανικούς τομείς.

ΜΕΓΑΛΗ ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ**'Επιτροπές για τη ναυτιλία**

Ο νέος πρόεδρος του Συμβουλίου των 'Ε-

φοπλιστών Sir Jeffrey Sterling ανήγγειλε τη σύσταση μίας κοινής 'Επιτροπής κράτους και έφοπλιστών για την εκτίμηση της σημερινής καταστάσεως της εμπορικής ναυτιλίας. Η επιτροπή θα επεργασθεί τα μέτρα που μπορεί να λάβει ο έφοπλισμός για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της σημαίας, προσδιορίζοντας και τα τυχόν εμπόδια της εφαρμογής των μέτρων. Η επιτροπή, η οποία συμπροεδρεύεται από τον Πρόεδρο των έφοπλιστών και τον 'Υπουργό Μεταφορών, πρέπει να παραδώσει την έκθεσή της μέχρι τις 14 Σεπτεμβρίου.

Ο Sir Jeffrey είναι σήμερα πρόεδρος της P and O, ύστερα από μακροχρόνια σταδιοδρομία στις επιχειρήσεις ακινήτων. Δεδομένου ότι είναι ειδικός σύμβουλος της Πρωθυπουργού κ. Θάτσερ, η δήλωσή του έχει ιδιαίτερη βαρύτητα. Όπως είναι γνωστό, η συντηρητική κυβέρνηση δεν έχει δείξει ιδιαίτερη κατανόηση για τα θέματα της εμπορικής ναυτιλίας, η οποία και ζητά επιδότηση για βραχύτερες αποσβέσεις, φορολογικές ελαφρύνσεις και άλλα μέσα για τη μείωση του κόστους εκμεταλλεύσεως. Μέσα σε δέκα χρόνια ο εμπορικός στόλος της Μ. Βρετανίας μειώθηκε κατά το ήμισυ.

Κατά την ανάληψη των καθηκόντων του ο Sir Jeffrey τόνισε ότι η σύσταση της 'Επιτροπής εκφράζει την κρατική αναγνώριση της σημασίας της ναυτιλίας για το ισοζύγιο των πληρωμών και για την εθνική άμυνα. Ανήγγειλε συγχρόνως και μία άλλη πρωτοβουλία για την προστασία του περιβάλλοντος με την δημιουργία ειδικής 'Επιτροπής που ανέλαβε την κατάρτιση περιβαλλοντικού κώδικος τον οποίο θα υπογράψουν όλα τα μέλη της 'Ενώσεως 'Εφοπλιστών.

Συνεχώς αυξάνεται το κόστος

Τό κόστος κατασκευής της διώρυγας της Μάγχης ακολουθεί συνεχή ανοδική πορεία και από τον αρχικό προϋπολογισμό των 50 δισεκ. φράγκων, έφθασε ήδη τα 80 δις. Πρόκειται για μία τελευταία εκτίμηση, η οποία όμως δεν πρέπει να θεωρείται και τελική. Τόν απολογισμό αυτόν έκαμε πρόσφατα η

διεύθυνση του γαλλο-βρετανικού συγκροτήματος Eurotunnel, το οποίο έχει αναλάβει την κατασκευή της υποθαλάσσιας διώρυγας που θεωρείται το μεγαλύτερο έργο του κόσμου στο είδος του.

Ελπίζεται ότι τα 20 επιπλέον δισεκατομμύρια θα εξευρεθούν μέσα στους προσεχείς μήνες με τη μορφή της αύξησης κεφαλαίου (5 δις) και με νέες πιστώσεις του τραπεζικού συνδικάτου (15 δις) το οποίο συγκροτείται από 208 επιχειρήσεις και στηρίζει τη χρηματοδότηση του έργου για το οποίο μέχρι τώρα έχει διαθέσει 18 δισεκ. φράγκα.

Θεωρείται βέβαιο πάντως ότι το Eurotunnel θα πρέπει να πληρώσει το επιπλέον κόστος των εργασιών κατασκευής, οι οποίες στοίχισαν 10 δις επιπλέον των 30 δις που είχαν υπολογισθεί κατά την έναρξή τους. Η δέυτατη διαμάχη που είχε δημιουργηθεί για το θέμα αυτό μεταξύ του Eurotunnel και του συγκροτήματος Trans-Manche-Link, που συγκεντρώνει τις επιχειρήσεις δημοσίων έργων οι οποίες εξασφαλίζουν την κατασκευή της διώρυγας, φαίνεται ότι οδηγήθηκε σε συμβιβασμό ύστερα από την εκλογή ενός νέου οικονομικού υπευθύνου του όλου προγράμματος.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ**Πώληση ναυπηγείου**

Η δεινή οικονομική κατάσταση των επιχειρήσεων του 'Αμερικανικού δισεκατομμυριούχου Ντόναλντ Τράμπ είναι η κύρια αίτια για την πώληση της μικρής ναυπηγικής μονάδας AMELS της 'Ολλανδίας. Ο κ. Τράμπ είχε αγοράσει το ολλανδικό ναυπηγείο πρόσφατα αντί ποσού 5 εκατομ. δολλαρίων και πηγές της αγοράς υπολογίζουν ότι από την μεταπώληση εισπράχθηκε ένα σημαντικό κέρδος.

GOOD NEWS FROM SINGAPORE

THE NEW SHIPPING AGENCY IN PORT IS NOW IN OPERATION

PROMETHEUS SHIPPING AGENCIES & TRADING PTE - LTD SINGAPORE

We are involved in all kinds of shipping business in SINGAPORE for the last twenty years.
So you may rely on our professional hands without reservations
and IMPORTANT

You have no need to contact SINGAPORE for any inquiries you might consider necessary.

Our representative in Piraeus: ERMIONI SHIPPING CO. S.A.

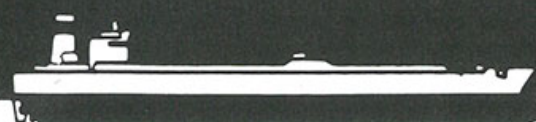
Is now at your immediate reach to meet your requirements
for the fast and effective despatch of your vessels.

ERMIONI - PIRAEUS 7-9 Akti Miaouli 185-35 Tel 01-4176 071 or 01-4177 502 Tlx 21 2868 GN GR

PROMETHEUS - SINGAPORE 10 Anson Road 25-01 A INTERNATIONAL PLAZA - 0207

Tel 225 4627 8 Tlx RS 29292 ERMIONI CABLE SARGEORGE SINGAPORE

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΕΣ ΕΙΔΗΣΕΙΣ



Υπό την κυανόλευκο

Τό πρώτο δεκαπενθήμερο του 'Ιουλίου υποβλήθηκαν στο 'Υπουργείο Ναυτιλίας αιτήσεις για την έγγραφη στο έλληνικό νηολόγιο, βάσει του άρθρου 13, των πλοίων:

— «Καπετάν Μιχάλης», δεξαμενόπλοιο, πρώην βρετανικό «Eso Pacific», 247.160 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στη λιβεριανή εταιρία Panshine Inc. (κ.κ. Βασ. Ι. Σκαλλαρίδης και Σωκρ. Σ. Κοκόλης).

— «Καπετάν Γιώργης», δεξαμενόπλοιο, πρώην βρετανικό «Eso Caribbean», 218.447 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως του 1976 που ανήκει στη λιβεριανή εταιρία Presto Linea Inc. (κ.κ. Βασ. Ι. Σκαλλαρίδης και Σωκρ. Σ. Κοκόλης).

— «Καπετάν Παναγιώτης», δεξαμενόπλοιο, πρώην βρετανικό «Eso Mediterranean», 218.447 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στη λιβεριανή εταιρία Pancrest Inc. (κ.κ. Βασ. Ι. Σκαλλαρίδης και Σωκρ. Σ. Κοκόλης).

— «Καπετάν Γιάννης», δεξαμενόπλοιο, πρώην βρετανικό «Eso Atlantic», 247.160 τόν. γκρός και ναυπηγήσεως του 1977, που ανήκει στη λιβεριανή εταιρία Elmare Inc. (κ.κ. Βασ. Ι. Σκαλλαρίδης και Σωκρ. Σ. Κοκόλης).

Έξ άλλου τό δεύτερο δεκαπενθήμερο του 'Ιουνίου είχε υποβληθεί αίτηση για την έγγραφη στο έλληνικό νηολόγιο βάσει του άρθρου 13 του φορτηγού «Τάντα», πρώην κυπριακού υπό τό αυτό όνομα, 16.997 τόν. γκρός.

Άγοραπωλησίες

— Σέ 'Ελληνικά συμφέροντα έπωλήθη τό Σοβιετικών συμφερόντων δεξαμενόπλοιο «Fyodor Poletayev» 50.718 τόν. d.w., 31.294 τόν. γκρός, ιταλικής ναυπήγησης 1964, έναντι τιμής περί τών 4 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ 'Ελληνες περιήλθε τό μάλκ κάρριερ «Marine Mistral» 27.891 τόν. d.w., σουηδικής ναυπήγησης 1968, έναντι τιμής περί τών 2,7 έκατομ. δολλαρίων, στην όποία συμπεριλαμβάνεται χρονοναύλωση μέχρι τό 1993.

— Σέ Νορβηγικά συμφέροντα έπωλήθη τό υπό σημαία Κύπρου δεξαμενόπλοιο «Ακτίνα» 239.000 τόν. d.w., 109.567 τόν. γκρός, ισπανικής ναυπήγησης 1975, υπό έμπιστευτικούς όρους.

— 'Ελληνες είναι οι άγοραστές του μάλκ κάρριερ «Shoshin Maru» 73.000 τόν. d.w., ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί τών 5 έκατομ. δολλαρίων.

— 'Επίσης σέ 'Ελληνες έπωλήθη τό μάλκ κάρριερ, «Resmar» 34.000 τόν. d.w., ισπανικής ναυπήγησης 1974, έναντι τιμής περί τών 5 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ ξένα συμφέροντα έπωλήθη τό υπό κυπριακή σημαία μάλκ κάρριερ «Μάρκος Ν.» 19.440 τόν. d.w., 10.708 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής περί τών 2,2 έκατομ. δολλαρίων.

— 'Ελληνες είναι οι άγοραστές του μάλκ κερ «Mercantil Teresopolis» 26.081 τόν. d.w., ναυπήγησης 1982, έναντι τιμής περί τών 7,5 έκατομ. δολλαρίων.

— Στους Κινέζους έπωλήθη τό υπό σημαία Μάλτας μάλκ κάρριερ «Μάστερ Α.» 27.178 τόν. d.w., 15.520 τόν. γκρός, ναυπήγησης 1969, έναντι τιμής 3 έκατομ. δολλαρίων.

— Σέ 'Ελληνες τέλος περιήλθε τό δεξαμενόπλοιο «Tenacity» 76.099 τόν. d.w. ναυπήγησης 1965, έναντι τιμής περί τών 4,2 έκατομ. δολλαρίων.

Νέος Κανονισμός για τις χορηγήσεις του ΕΛΟΕΝ

Η διοίκηση του Ειδικού Λογαριασμού Οικογενειακών Έπιδομάτων Ναυτικών (ΕΛΟΕΝ) κατάρτισε σχέδιο κανονισμού έλέγχου δικαιολογητικών και χορηγήσεως οικογενειακών έπιδομάτων στους ναυτικούς, τό όποιο θά φέρει πρόσ συζήτηση και έγκριση στο διοικητικό συμβούλιο για να προωθηθεί στη συνέχεια στο 'Υπουργείο Ναυτιλίας.

Ο πρόεδρος του ΕΛΟΕΝ κ. Θωμάς Ζαφείρας αιτιολογώντας τη σύνταξη νέου σχεδίου κανονισμού τονίζει ότι μετά από έπτά έτη έφαρμογής του ισχύοντος Κανονισμού, διαπιστώθηκαν διάφορες έλλείψεις που κατά καιρούς είχε καλύψει με απόφασή του τό Διοικητικό Συμβούλιο. Μετά τη διαπίστωση αυτή

και για τη συμπλήρωση των κενών, αναφέρει ό κ. Ζαφείρας, η διοίκηση του 'Οργανισμού προέβη στη σύνταξη νέου Κανονισμού που περιλαμβάνει κάθε περίπτωση που αντιμετώπιστηκε κατά την πορεία του ΕΛΟΕΝ.

Επίσκεψη Παυλίδης στο Λονδίνο τον Νοέμβριο

Ο 'Υπουργός κ. Άριστ. Παυλίδης, μετά από πρόσκληση του Κομμίτη, πρόκειται να έπισκεφθεί τό Λονδίνο τον προσεχή Νοέμβριο.

Η βράβευση των κ.κ. Κ. Φραντζή και Ι.Μ. Λύρα

Σέ επίσημη τελετή που πραγματοποιήθηκε στις 3 'Ιουλίου στο προξενικό λιμεναρχείο του Λονδίνου επιδόθηκαν από τόν προξενικό λιμεναρχή κ. Σπ. Γκόρο τά ναυτικά μετάλλια Β' τάξεως και τά σχετικά διπλώματα στους κ.κ. Κ. Φραντζή και Ι.Μ. Λύρα που τους άπονεμήθηκαν από τό 'Υπουργείο για την προσφορά τους προς την 'Ελληνική Ναυτιλία.

Ειδικότερα οι κ.κ. Κ. Φραντζής και Ι.Μ. Λύρας τιμήθηκαν γιατί πολλά έτη σάν εκπρόσωποι της 'Ελληνικής 'Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου στην ομάδα εργασίας για τις άπώλειες πλοίων σέ περίοδο πολέμου, πλαισίωσαν έθελοντικά τους κρατικούς εκπροσώπους, καθώς επίσης και για τόν ύψηλό βαθμό ευθύνης και άνησυχίας τους για την προστασία της 'Εμπορικής Ναυτιλίας σέ περίοδο πολέμου.

Στην τελετή παραβρέθηκαν ό 'Ελληνας πρέσβης της 'Ελλάδος στο Λονδίνο, ύπηρεσιακοί παράγοντες, εκπρόσωποι του ναυτικού κόσμου του Λονδίνου, καθώς και συγγενείς και φίλοι των τιμηθέντων.

Η έπιστροφή εισφορών για έπισκευές πλοίων

Μέ απόφαση του 'Υπουργού Οικονομικών κ. Γιάννη Παλαισκρασσά όρίζεται ότι σέ περίπτωση κατά την όποία για τό έπισκευαζόμενο πλοίο δέν τηρείται έξωλογιστικός λογαριασμός γίνονται δεκτές από την Τελωνειακή 'Αρχή βεβαιώσεις άγοράς συναλλάγματος οι όποιες έχουν έκδοθεί από όποιαδήποτε Τράπεζα.

Η σχετική ρύθμιση άφορά έπισκευές πλοίων που έγιναν από τις 11.8.87 και έντεύθεν.

Η Διέλευση πλοίων από τά Στενά

Τό ΥΕΝ γνωστοποίησε στην Ε.Ε.Ε. ότι σύμφωνα με απόφαση του τουρκικού 'Υπουργείου μεταφορών, πλοία ξένης σημαίας και χωρητικότητας 90.000 τόν. d.w. και άνω όταν διέρχονται τά Στενά θά πρέπει να έξασφαλίζουν έγκαιρως σχετική άδεια από τις άρμόδιες τουρκικές άρχές οι όποιες θά δια-



LAUREL SEA TRANSPORT LTD.

KIFISIAS 215 215
151 24 AMAROUSION

TELEX: 21 1602
TELEFAX: 805 5422
TELEPHONE: 8055042-43

Το Α/Γ «Σύρος» του Π.Ν.**μέ τη HELMEPA στη Λήμνο**

Στό πλαίσιο της παραδοσιακής Ναυτικής Έβδομάδας εγκαινιάστηκε στις 24 Ιουνίου στη Λήμνο πάνω στο Α/Γ «Σύρος» που ευγενώς διέθεσε το Γενικό Έπιτελείο Ναυτικού, ή Περιβαλλοντική Έκθεση της Έλληνικής Ένωσης Προστασίας Θαλασσιού Περιβάλλοντος — HELMEPA με τίτλο «Έλατε να σώσουμε τις Θάλασσες». Η εκδήλωση οργανώθηκε με πρωτοβουλία της HELMEPA και του Π.Ν., με τη συμπαράσταση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Δήμου Μύρινας.

Τήν Έκθεση στο ακριτικό μας νησί εγκαινίασε ο Υπουργός Αιγαίου, κ. Γ. Μισαηλίδης, παρουσία του Μητροπολίτη Λήμνου, του Γεν. Γραμματέα του Υπουργείου κ. Στρ. Παπαευστρατίου, του Νομάρχη Λέσβου κ. Γ. Φωτεινόπουλου, του Επάρχου Λήμνου κ. Α.

Καλαντζή, και πλήθους κόσμου. Τήν εκδήλωση προσφώνησαν κατά σειρά ο Κυβερνήτης του Α/Γ «Σύρος» πλωτάρχης Ι. Κυδωνιεύς Π.Ν., ο Ναυτικός Διοικητής Λήμνου αντιπλοίαρχος Α. Βεργίτης Π.Ν., ο Δήμαρχος Μυριναίων, ο Γενικός Διευθυντής της HELMEPA κ. Δ. Μητσάτσος, και ο Υπουργός Αιγαίου.

Ο κ. Μισαηλίδης συνεχάρη την πρωτοβουλία της οργάνωσης στη Λήμνο αυτής της εκδήλωσης, τονίζοντας συγχρόνως την ευαισθησία της Κυβέρνησης για τα θέματα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ιδιαίτερα για το χώρο του Αιγαίου ο κ. Υπουργός δήλωσε την πρόθεση του Υπουργείου Αιγαίου για στενή συνεργασία με τη HELMEPA.

Η «Ναυτική Έβδομάδα» στη Μύκονο

Τό Ναυτικό Μουσείο Αιγαίου συμμετείχε με τό παραδοσιακό ιστιοφόρο «Ευαγγελίστρια», στις προγραμματικές τοπικές εκδηλώσεις της «Ναυτικής Έβδομάδας 1990», που έγιναν στο λιμάνι της Μύκονου. Οι εκδηλώσεις αυτές, ιδιαίτερα τις τελευταίες δύο ημέρες, πήραν την μορφή παραδοσιακού νησιώτικου πανηγυριού.

Τό Σάββαρο 30 Ιουνίου, τό πρόγραμμα περιλάμβανε «πανηγύρι των ψαράδων», «καύση πυροτεχνημάτων» και «λαμπαδηφορία» Προσκόπων και Όδηγών. Η βραδυά συνεχίστηκε με νησιώτικους χορούς, τραγούδια και γλέντι, μέχρι τις πρωινές ώρες, με τη συμμετοχή των τοπικών αρχών, των κατοίκων του νησιού και των τουριστών που παρακολουθούσαν ένθουσιασμένοι.

Τήν Κυριακή 1 Ιουλίου, μετά από δέηση στην Αγία Κυριακή, έγινε «ρήψη» στεφάνου στην Θάλασσα.

Η «Ναυτική Έβδομάδα 1990» έκλεισε με μία ωραία τελετή, που έγινε στο Δημαρχείο, τήν Κυριακή στις 12.00 τό μεσημέρι, παρουσία του Αναπληρωτού Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας κ. Άριστ. Παυλίδη, στη διάρκεια της οποίας ο Πρόεδρος του Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου Γιώργος Δρακόπουλος άνακηρύχθηκε Επίτιμος Δημότης Μυκόνου και του άπονεμήθηκε από τόν Δήμαρχο κ. Μαθιό Άποστόλου τό Χρυσό Μετάλλιο της Πόλεως. Στην τελετή παρέστησαν επίσης ο Βουλευτής Κυκλάδων κ. Μανούσος, εκπρόσωποι του Δημοτικού Συμβουλίου και των Τοπικών Αρχών καθώς και πλήθος Κόσμου.

θέτουν πλοηγό και θά κλείνουν τήν περιήγησή θάλασσα κυκλοφορία.

Ο κ. Άριστ. Κωλέτσος πάλι πρόεδρος των Ήλεκτρολόγων

Ο γνωστός συνδικαλιστής κ. Άριστ. Ι. Κωλέτσος έξελέγη πρόεδρος της Πανελλήνιης Ένώσεως Ήλεκτρολόγων Εμπορικού Ναυτικού κατά τή συγκρότηση σέ σώμα της νηοδιοικήσεως που προήλθε από τις πρόσφατες άρχαιρεσίες του σωματείου.

Τό νέο Δ.Σ. των Ήλεκτρολόγων έχει σκεκρισμένα ως έξης:

Πρόεδρος Άριστ. Κωλέτσος, γεν. γραμματέας Σπ. Βραδής, ταμίας Στ. Γιαννούλα και μέλη Ι. Μανταϊός, Α. Γεράρδης, Χ. Κιτουδάκης, Φ. Παπαδόπουλος, Γ. Κωνσταντίνου, Σ. Μάναλης, Κ. Βαρώνος και Ν. Κεβαρής.

Τέλος τήν έξελεγκτική έπιτροπή της Ένώσεως Ήλεκτρολόγων άπαρτίζουν οι κ.κ. Νάκης, Σ. Ραπτάκης και Ν. Μαρούπας.

Τό νέο Δ.Σ. της ΕΛΜΕΣ

Συγκροτήθηκε σέ σώμα τό νέο διοικητικό συμβούλιο της εταιρίας «Έλληνικές Μεταλλικές Γραμμές» Α.Ε. τις έξης: Κων/νος Ρίγας πρόεδρος, Βασίλης Δ. Πανταλέων άντιπρόεδρος, Μαρία Α. Γιαννουλάτου διευθύντρια και οι κ.κ. Άντώνης Γ. Γιαννολάτος Ζωή Κ. Ρίγγα, Άλέξανδρος Κιτρού και Gilbert Herant σύμβουλοι.

Τοποθετήσεις λιμενικών

Άπό τό Υπουργείο άνακοινώθηκαν οι κωδικοποιημένες τοποθετήσεις:

- Οι άρχιπλοίαρχοι Μερ. Φορτούνας στη Διεύθυνση Έπιθεωρήσεως Πλοίων, Στυ Καρακούλας στη Διεύθυνση Θαλάσσιας Συγκοινωνιών, Βασ. Παπαγιάννης στη Γενική Έπιθεώρηση Λιμενικού Σώματος, Ιωάν. Σιατερλής στό Κέντρο Έπιμόρφσης Στελεχών Έμπορικού Ναυτικού, Μηχανικών και Κων. Σταμάτης στη Διεύθυνση Λιμενικής Υπηρεσίας του ΥΕΝ.

- Οι πλοίαρχοι Δημ. Μπαγαδόπουλος διευθυντής στη Διεύθυνση Ποντοπλοΐας και Ναυτιλιακών Σχέσεων και Μιχ. Δορκοφίκης στην Άνώτερη Δημόσια Σχολή Έμπορικού Ναυτικού του Άσπροπύργου.

Ο Ήνδός πρεσβευτής στον κ. Παυλίδη

Τόν Υπουργό κ. Άριστ. Παυλίδη έπισκεψθηκαν ο πρέσβης της Ήνδίας στην Έλλάδα κ. Σαράν Σίνκου Ντότι. Κατά τή συνάντηση συζητήθηκαν ναυτιλιακά θέματα άμοιβαίου ενδιαφέροντος.

Πειρατική επίθεση σέ έλληνικό άλιευτικό

Τό Έλληνικό άλιευτικό «Άγιος Ραφαήλ» έδόθηκε στις 6 Ιουλίου ένοπλη επίθεση άπεί πλοίο άγνωστης έθνικότητας.

Τό έλληνικό άλιευτικό έβλήθη μέ βαρές και έλαφρά όπλα για ένα τέταρτο της ώρας

ANDRIAKI SHIPPING COMPANY LTD.

116 KOLOKOTRONI STREET
PIRAEUS

CABLE ADDRESS: «ADRIAD» PIRAEUS
TELEPHONE: 452 1011
TELEX: (21) 2236

άλλα θύματα και ζημιές δεν υπήρξαν και το σκάφος συνέχισε το ταξίδι του προς την Τανζανία όπου κατευθυνόταν.

Τό «Κράουν Πρίνσες» στον Πειραιά

Την περασμένη Κυριακή 8 'Ιουλίου κατέπλευσε στον Πειραιά εκτελώντας το παρθενικό του ταξίδι, το πολυτελές κρουαζιερόπλοιο της Ρ & Ο «Κράουν Πρίνσες», προκειμένου να παραλάβει 1.600 περίπου επιβάτες.

Τό «Κράουν Πρίνσες» το οποίο αποτελεί το ένατο κατά σειρά κρουαζιερόπλοιο του στόλου «Πρίνσες» της Ρ & Ο είναι χωρητικότητας 70.000 τόννων γκρός και μεταφέρει μόνον 1.600 επιβάτες, διαθέτοντας, σε παγκόσμιο επίπεδο, τον μεγαλύτερο διαθέσιμο χώρο ανά επιβάτη, ενώ το πλήρωμά του αποτελείται από 678 ναυτικούς και ξενοδοχειακό προσωπικό.

Τό νέο κρουαζιερόπλοιο κατασκευάστηκε στα Ιταλικά ναυπηγεία «Φικαντιέρι» Τεργέστης και θα εκτελεί εβδομαδιαίες κρουαζιέρες στην Καραϊβική. Στην Ελλάδα εκπροσωπείται από την εταιρία «Τζελλάτλου Μόρφου».

Οι συνταξιούχοι στον κ. Παυλίδη

Τόν 'Υπουργό κ. 'Αριστ. Παυλίδη επισκέφθηκαν εκπρόσωποι των 'Ενώσεων Συνταξιούχων Πλοίαρχων και Μηχανικών 'Εμπορικού Ναυτικού.

'Η Σχολή Σωστικών

'Από τη Δημόσια Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων στον 'Ασπρόπυργο αποφοίτησαν τόν 'Ιούνιο 495 ναυτικοί.

Πρόστιμα ύψους 47 εκατ. τόν Μάιο

Πρόστιμα συνολικού ύψους 47.064.000 δραχμών επέβαλαν τόν μήνα Μάιο οι Λιμενικές αρχές της χώρας στους υπεύθυνους για διάφορες παραβάσεις της ναυτικής νομοθεσίας.

'Από τὰ πρόστιμα αυτά 19.565.000 δρχ., επιβλήθηκαν για παραβάσεις του Κανονισμού Λιμένα, 13.220.000 δρχ., για ρύπανση της θάλασσας, 10.150.000 δρχ., για παράνομο ψάρεμα, 2.347.000 δρχ. για παραβάσεις των κανονισμών 'Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας, 1.340.000 δρχ. για παραβάσεις Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, 436.000 δρχ., για παραβάσεις του κανονισμού περί ταχύπλων σκαφών και 51.000 δρχ. για τή μεταφορά υπεράριθμων επιβατών.

'Εντυπωσιακό έργο

του κ. Κώστα Δούκα για τόν Δομήνικο Θεοτοκόπουλο

Παρουσία του αναπληρωτή 'Υπουργού 'Εμπορικής Ναυτιλίας κ. 'Αριστοτέλη Παυλίδη, εκπροσώπων του πνευματικού, καλλιτεχνικού και ναυτιλιακού κόσμου και δημοσιογρά-

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΠΙΜΗΚΥΝΣΗΣ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΤΩΝ ULCC's ΤΗΣ HELLESPONT



«Όπως είναι γνωστό στους αναγνώστες μας τόν περασμένο 'Ιανουάριο ή εταιρία Helle-spont Shipping παρέλαβε τὰ έξι ULCC τής Majestic Shipping, τὰ όποία έχουν ναυπηγηθεί τή περίοδο 1975-77.

'Ηδη από τόν Μάρτιο ή εταιρία Papachristidis Ship Management Services, ή όποία είναι υπεύθυνη για τήν τεχνική εκμετάλλευση των έξι υπερδεξαμενοπλοίων ύλοποίησε ένα συστηματικό πρόγραμμα επιμήκυνσης τής ζωής τους σε συνεργασία μέ τόν Βρεταννικό Νηογνώμονα LRS.

Στή φωτογραφία τó «'Ελλεσποντ 'Ορφέουμ» 315.700 τόν. d.w., τó δεύτερο από τὰ έξι ULCC στά όποία εφαρμόζεται τó πρόγραμμα επιμήκυνσης τής χρήσιμης ζωής τους, τó όποιο αναμένεται νά ολοκληρωθεί μέχρι τὰ μέσα τού 1991.

φων, πραγματοποιήθηκε στίς 2 'Ιουλίου, ή εκδήλωση για τόν Δομήνικο Θεοτοκόπουλο — Γκρέκο πού οργανώθηκε από τήν ΕΣΗΕΑ μέ όμιλητή τόν κ. Κώστα Δούκα.

Ταυτόχρονα παρουσιάστηκαν στό κοινό τὰ τρία αντίγραφα των έργων τού Γκρέκο, πού φιλοτέχνησε ό δημοσιογράφος και συ-

νεκδότης τού περιοδικού ΕΛΝΑΒΙ κ. Δούκας και συγκεκριμένα:

— 'Η «5η Σφραγίδα τής 'Αποκαλύψεως» (225X193 εκ.) τó πρωτότυπο τού όποίου βρίσκεται στό Μητροπολιτικό Μουσείο τής Νέας 'Υόρκης.

— Τό Espollo de las Vestiduras (ό διαμερι-

COULOUTHROS LTD.

Cleveland House, 19 St. James's Square, LONDON, SW1Y 4HR

Fax: 8393560

TELEX: 915.911 - 2, A/B ANDROS G.

TELEPHONE: 01-9307561

σμός των Ιματιών του 'Ιησού), λίγο μικρότερο από το πρωτότυπο που είναι 285X173 εκ. και βρίσκεται στον Καθεδρικό ναό του Τολέδο.

— Ο «Άγιος Μαρτίνος και ο έπαίτης» (191X97 εκ.) που βρίσκεται στην Έθνικη Πινακοθήκη της Ουάσιγκτον.

Τά τρία αντίγραφα των άριστουργημάτων του Γκρέκο παρουσιάστηκαν για πρώτη φορά στο κοινό στα πλαίσια του εορτασμού των 450 ετών από την γέννηση του Δομήνικου Θεοτοκόπουλου και με την ευκαιρία της συμπληρώσεως 200 ετών του δημοσιογραφικού επαγγέλματος στην Ελλάδα και των 75 χρόνων από της ιδρύσεως της ΕΣΗΕΑ.

ΠΕΝΘΗ

ΤΑΚΗΣ ΑΓΓΕΛΗΣ

Πέθανε και κηδεύθηκε στο νεκροταφείο της Κηφισιάς ο Καπτάν Τάκης Άγγελής, από τους δημιουργούς της εταιρίας «Naftomar» που διαχειρίζεται ύγραεριοφόρα. Απόφοιτος της Σχολής Κύμης, ο Καπτάν Τάκης Άγγελής είχε διακριθεί για τις γνώσεις του, την επαγγελματική επάρκεια και την ένεργητικότητα — μεταξύ άλλων ήταν και ο έμπνευστής των σεμιναρίων που διοργάνωνε η NAFOMAR για την ενημέρωση των ναυτικών μας γύρω από τα ύγραεριοφόρα.

Τά «Ναυτικά Χρονικά» με τα όποια ο έκλιπών συνδεόταν στενά, εκφράζουν ειλικρινή συλλυπητήρια προς τους οικείους του και τους συνεργάτες του.

Οί τιμές των μπώνκερς διεθνώς

Με την συνεργασία της γνωστής εταιρίας πετρελεύσεως πλοίων Transmarine Shipping & Trading Ltd., δημοσιεύουμε κατωτέρω τις τιμές των μπώνκερς διεθνώς, όπως διαμορφώθηκαν στις 11 'Ιουλίου 1990.

ΕΥΡΩΠΗ

Ρότερνταμ
Γένοβα
Άμβουργο
Χάβρη
Πειραιάς

IFO/180

MDO

65.00 125.00
73.00 161.00
65.00 143.00
83.00 162.00
69.00 144.00

ΜΕΣΗ ΑΝΑΤΟΛΗ

Πόρτ Σάϊδ
Σουέζ
Τζέντα
Ράς Τανούρα
Ήν. Άραβ. Έμιρ.
Νταμάν

72.00 195.00
72.00 195.00
73.46 160.33
70.41 151.25
60.00 166.00
70.41 151.25

ΑΦΡΙΚΗ

Λάγος
Ντακάρ
Λάς Πάλμας

75.00 166.00
101.00 174.00
73.00 148.00

Θέουτα
Μάλτα
Ντάρμπαν

67.00 15C
72.00 157
60.00 187

ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΣ

Κολόμπο
Σίδνεϋ
Χόγκ Κόγκ
Σγκαπούρη
Τόκιο

58.00 230
110.00 190
79.00 165
66.00 147
85.00 195

ΑΜΕΡΙΚΗ

Μόντρεαλ
Ν. Υόρκη
Χάμπτονς Ρόουντς
Χιούστον
Ν. Όρλεάνη
Λός Άντζελες
Κρίστομπαλ
Ρίο Ίανέιρο
Μπουένος Άϊρες
Μοντεβιδέο

86.00 191
76.00 164
88.00 180
69.00 150
69.00 150
64.00 170
84.00 183
90.00 253
95.00 160
105.00 193

(Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται
πό την Transmarine Πειραιά, τηλ. 413.85
Τέλεξ: 241478, Φάξ: 4138581).

ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

ANNOYLA	Ελληνική	9.826	1971	Έζητηθή επιθεώρηση του πλοίου στο Λέητι Τσάρλς στις 1 'Ιουλίου συνεπεία ζημίας στη κυρ. μηχανή και στον υπερσυμπιεστή.
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΞΠΡΕΣ	Ελληνική	11.500	1982	Κατά το ταξίδι του προς Βόρ. Ευρώπη κενό φορτίου συγκρούστηκε με το παναμαϊκό μπάλκ κάρριερ «Christina S» στις 1 'Ιουλίου. Υπέστη έλασματουργικές ζημιές και επέστρεψε στον Πειραιά για έπισκευές.
ΛΙΤΣΑ Ν.	Κύπρου	3.256	1974	Επιθεωρήθηκε εν πλώ στο Γκάλβεστον στις 5 'Ιουλίου συνεπεία ζημιών από κακοκαιρία. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΑΡΜΠΕΛΛΑ	Ελληνική	22.575	1975	Επιθεωρήθηκε εν πλώ στη Μασσαλία στις 5 'Ιουλίου συνεπεία ζημίας στον καυστήρα. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ	Κύπρου	19.061	1971	Επιθεωρήθηκε σε δεξαμενή στο Φλάσαιγκ συνεπεία ζημίας στην προπέλλα και στον υπερσυμπιεστή της κυρ. μηχανής. Αναλήφθηκαν μόνιμες έπισκευές.
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ	Κύπρου	15.688	1979	Επιθεωρήθηκε στη Νέα Όρλεάνη στις 5 'Ιουλίου για τη διαπίστωση ζημιών από σύγκρουση με το δεξ/πλοιο «Nordic Challenger» στο Σάουθγουέστ Πάκς στις 30 'Ιουνίου.
ΤΡΕΪΝΤ ΚΟΥΕΣΤ	Κύπρου	43.867	1973	Στό Μόμπιλ των ΗΠΑ στις 6 'Ιουλίου ζήτησε επιθεώρηση για ζημία που υπέστη στην ηλεκτρομηχανή.

ΡΕΘΥΜΝΗΣ & ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ «ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ» LONDON EC4
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 971-5832266 - TELEX: 8811736 RANDK G.

WINCHMORE HOUSE
15 FETTER LANE
LONDON EC4A JJ

Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Από τις στήλες αυτές και στις δύο προηγούμενες εκδόσεις, τα «Ναυτικά Χρονικά» προσπάθησαν να αιτιολογήσουν τη θεαματική πτώση ναύλων και μισθωμάτων στην αγορά του ντραϊκάρκο και εξέφρασαν την άποψη ότι πέρα από τη συνήθη θερινή ραστώνη, η πτώση που παρατηρήθηκε οφειλόταν εν πολλοίς και σε κάποια λογικοποίηση των επιπέδων ναύλων και μισθωμάτων, βασισμένη στον αλάνθαστο νόμο προσφοράς και ζήτησης, αλλά και στο γεγονός της απόσυρσης από την αγορά φορτίων τα όποια υπό κανονικές συνθήκες θα έπρεπε να μεταφερθούν μέσα στο καλοκαίρι.

Οι εξελίξεις κατά την εβδομάδα 9-13 Ιουλίου πιστεύουμε ότι επαληθεύουν τις θέσεις μας αυτές και υπογραμμίζουν πόσο ουσιαστικό ρόλο στην ανέλιξη της ναυλαγοράς θα παίξει η σθεναρή αντιμετώπιση των ναυλωτών από τη πλοιοκτησία.

Ας δούμε τώρα από κοντά τις εξελίξεις του πρώτου δεκαπενθήμερου του Ιουλίου.

Αν και η δραστηριότητα στον τομέα των συμφωνιών ανά ταξίδι παρέμεινε περιορισμένη, εντούτοις η αγορά έδειξε σημεία σταθεροποίησης αν όχι και μικρής βελτίωσης, γεγονός που δικαιολογεί την αντίληψη που εκφράζεται από αρκετούς ότι είδαμε ήδη το «πάτο του βαρελιού».

Ο ναύλος για τη κλασική διαδρομή σιτηρών Κόλπου ΗΠΑ προς Ιαπωνία στο μέγεθος πλάτος διαμορφώθηκε στα δολ. 17,25 — 17,50, ενώ φορτίο 52.000 τόννων σιτηρών για Ταϊβάν πληρώθηκε δολ. 18. Τα συνήθη μικρότερα φορτία σιτηρών από Κόλπο ΗΠΑ για Μεξικό κινήθηκαν με ναύλους της τάξεως των δολ. 10.

Ικανοποιητική δραστηριότητα σημειώσαμε στο τομέα των λιπασμάτων με τους 30.000 τόννους από Κόλπο ΗΠΑ για τη Δυτική ακτή Ινδίας στα δολ. 37, ενώ σε ύψλους για την εποχή ναύλους κινήθηκαν φορτία ζάχαρης με τους 12.000 τόννους από Κούβα για Αλεξάνδρεια στα δολ. 30.

Περιορισμένη η δραστηριότητα στις μεταφορές γαιανθράκων και σιδηρομεταλλεύματος χωρίς όμως να επηρεάσει σοβαρά τους ήδη χαμηλούς ναύλους των μεγάλων μπάκ κάρριερς.

Πάντως και στον τομέα αυτόν η αναμενόμενη επανεμφάνιση των Ιαπώνων ναυλω-

των πιστεύεται ότι θα βελτιώσει τα επίπεδά τους.

Μερικές χαρακτηριστικές συμφωνίες ανά ταξίδι:

— 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τουμπαράο για Ρόττερταμ, δολ. 5,25.

— 120.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Τουμπαράο για Νοτ. Κορέα, δολ. 9,50.

— 110.000 τον. γαιάνθρακες Χάμπτον Ρόουντς για Ύμουιντεν, δολ. 4,95.

— 100.000 τον. γαιάνθρακες Πόρτ Κέμπλα για Δουκέρκη, δολ. 13,10.

ΟΙ ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

Από τα μέσα του δεκαπενθήμερου διεφάνη μία βελτίωση των συνθηκών απασχόλησης των μπάκ κάρριερς μεγέθους πλάτος, ιδίως στον Ατλαντικό, όπου τα μισθώματα άρχισαν να κυμαίνονται περί τα δολ. 9.500 την ημέρα, ενώ στη περιοχή του Ειρηνικού η βελτίωση υπήρξε μικρότερη και τα μισθώματα εκεί κυμαίνονται περί τα δολ. 7.200 — 7.500 την ημέρα.

Στα μικρότερα μεγέθη, handy size μπάκ κερ από τις Μεγ. Λίμνες για τον Αραβικό Κόλπο συμφωνήθηκε στα δολ. 8.500 την ημέρα και ένα σύγχρονο τουρντέκερ των 23.000 τον. d.w. από Σιγκαπούρη για Νοτ. Αμερική πληρώθηκε δολ. 7.000 την ημέρα.

Μερικές χαρακτηριστικές ναυλώσεις διαφόρων μεγεθών:

— 75.500 τον. d.w. από Άντεν μέσω Νοτ. Αφρικής για Κόντινεντ, δολ. 9.000 την ημέρα.

— 65.000 τον. d.w. από Κόντινεντ μέσω Ανατολ. ακτής ΗΠΑ για Άπω Ανατολή, δολ. 9.500 την ημέρα.

— 61.700 τον. d.w. από Βραζιλία για Κόντινεντ, δολ. 7.000 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 150.000.

— 40.200 τον. d.w. από Κόντινεντ για Βοστώνη / Γκάλβεστον, δολ. 6.250 την ημέρα.

— 39.400 τον. d.w. από Κόντινεντ για Άπω Ανατολή, δολ. 9.000 την ημέρα.

— 37.700 τον. d.w. από Πάσσαρο μέσω Βουλγαρίας για Κίνα, δολ. 9.000 την ημέρα.

— 35.100 τον. d.w. από Ρεκαλάντα για Ινδία, δολ. 9.000 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 60.000.

— 27.100 τον. d.w. από Ρόττερταμ για Ινδία, δολ. 7.500 την ημέρα.

— 22.300 τον. d.w. από Κόλπο ΗΠΑ για Νοτ. Αφρική, δολ. 7.000 την ημέρα.

Ελάχιστες οι συμφωνίες περιόδου, από τις οποίες διακρίναμε τη ναύλωση μπάκ κερ 78.000 τον. d.w. για περίοδο ενός έτους, με όψιόν ένα έτος, στα δολ. 14.500 την ημέρα, worldwide trading.

ΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

Ανοδική τάση των τιμών του πετρελαίου καθώς η αγορά υπολογίζει ότι υπάρχει μείωση των αποθεμάτων σε διεθνές επίπεδο. Η δη οι τιμές του πετρελαίου στη Νέα Υόρκη για παραδόσεις Αύγουστου αυξήθηκαν κατά δολ. 0,36 σε δολ. 16,94 το βαρέλι και οι αναλυτές πιστεύουν σε περαιτέρω άνοδο, καθώς αναμένεται μείωση της παραγωγής των χωρών - μελών του ΟΠΕΚ.

Στην Ευρωπαϊκή αγορά οι τιμές του αργού προέλευσης της Βορ. Θάλασσας αυξήθηκαν κατά δολ. 0,40 και του BRENT κατά δολ. 0,14 το βαρέλι.

Κάτω από αυτές τις συνθήκες και εν όψει της συνόδου των υπουργών του ΟΠΕΚ στις 25 Ιουλίου η ναυλαγορά των δεξαμενοπλοίων παραμένει στάσιμη, αν και πρέπει να υπογραμμισθεί ο μεγάλος αριθμός των U/VLCC's που ναυλώθηκε στις αρχές της εβδομάδας 9-13 Ιουλίου με ναύλους της τάξεως των WS 60 που υποδηλούν σταθερότητα.

Οι παρακάτω ναυλώσεις είναι χαρακτηριστικές των επιπέδων των ναύλων στις βασικές περιοχές φορτώσεων:

— 340.000 τον. Περσικό Κόλπο για Δύση, WS 44.

— 265.000 τον. Τουρκία για Πορτογαλία, WS 65.

— 250.000 τον. Περσικό Κόλπο για Δύση, WS 62,75.

— 130.000 τον. Ύεμένη για Μεσόγειο WS 92,5.

— 120.000 τον. Τουρκία για Ιταλία, WS 110.

— 92.000 τον. Αραβικό Κόλπο για Ν. Ζηλανδία, WS 98,75.

— 78.000 τον. Βρετανία για Βορ. Ευρώπη, WS 185.

— 75.000 τον. Αίγυπτο για Μεσόγειο, WS 115.

ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ ΝΑΥΤΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΛΙΜΑΝΙΑ

ΣΤΗΝ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ: ΦΙΛΕΛΛΗΝΩΝ 9, ΤΗΛ. 4524.689 — 4524.945 — ΤΛΞ. 241783

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: ΚΑΤΟΥΝΗ 3, ΤΗΛ. 535.646 — ΤΛΞ. 419183

ΒΟΛΟΣ: ΚΟΥΤΑΡΕΛΙΑ 1, ΤΗΛ. 26.321 — ΤΛΞ. 282268

ΤΗΛ. ΔΙΣΙΣ: PRODROMAR

— 75.000 τον. Συρία για Εύρωπη/ Μεσόγειο, WS 110.
— 72.000 τον. Καραϊβική για 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 82,5.

— 68.500 τον. Καραϊβική για Κόλπο ΗΠΑ, WS 110.
— 44.000 τον. Σιγκαπούρη για Αυστραλία, WS 190.

Τά ναυλωθέντα ελληνόκτητα πλοία

ΜΙΣΤΡΑΛ: Πόρτ Καρτιέ 50.000 τον. κριθής Νταμμάμ, δολ. 16,50, 5 ημέρες/3.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 21-31.

ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ: Κόλπο ΗΠΑ 18.000 τον. γεννήματα Λεμεσό, δολ. 18,25 φίο, 4 ημέρες/5.000 τον. φορτοεκφόρτωση έως 'Ιουλίου 15.

ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ: Τάμπα 32.000 τον. σκράπ Νέμρουτ Μπαί, δολ. 19 φίο, 6.000/3.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 2-5.

ΜΑΡΚΕΣΑ: Μισσιόσιππί 57.000 τον. περίπου σιτηρά Ρότερνταμ, δολ. 449.500 κατ' αποκοπή φίο, 9 ημέρες, 'Ιουλίου 9-12.

ΝΙΜΡΟΝΤ: Κόλπο ΗΠΑ 52.000 τον. γεννήματα 'Ιαπωνία, δολ. 17 φίο, 11 ημέρες, 'Ιουλίου 16-23.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: Πόρτ Κέμπλα 100.000 τον. σιδηρομετάλλευμα Δουκέρκη, δολ. 13,10, 25.000 τον. φορτοεκφόρτωση, αντίστοιχα, μέσα 'Ιουλίου.

ΑΡΕΤΟΥΣΑ: Φρεντερίσια 20.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 33 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 11-15.

ΦΑΕΘΩΝ: Ρότερνταμ / Χάβρη 14.000 τον. λιπάσματα Δυτική ακτή 'Ινδίας, δολ. 33 φίο, 6.000/1.000 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουνίου 28 — 'Ιουλίου 5.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΟΥΕΤ: Ρίτσαρντς Μπαί 110.000 τον. περίπου Ρότερνταμ, δολ. 7,75 φίο, φόρτωση κλίμακας/ 25.000 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 20-30.

ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ: Λά Παλλίς 20.000 τον. σιτηρά χύδην Αίθιοπία, δολ. 24,25 φίο, 7.000/1.200 τον. εκφόρτωση, 'Ιουλίου 15-25.

ΣΑΝ ΙΙ: Δουκέρκη 26.000 τον. σιτηρά 'Αλγερία, δολ. 12,50 φίο, 4.500 / 1.500 τον. φορτοεκφόρτωση, 'Ιουλίου 14-18.

ΓΚΟΛΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΟΥ: Λά Ρομάν 15.000 τον. ζάχαρη χύδην Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 10 φίο, 750/1500 τον. φορτοεκφόρτωση, έως 'Ιουλίου 15.

ΝΑΓΚΟΥΣΕΝΑ: Κόλπο ΗΠΑ 45.500 τον. γεννήματα 'Αμβέρσα / 'Αμβούργο, δολ. 7,75 φίο ή δολ. 8,70 φίο για έλαφρά σιτηρά 9 ημέρες, άμεση.

ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΛΑΜΥΡΑ: 64.879 τον. d.w. του 1983, παράδοση 'Ιαπωνία άμεση, ταξίδι μέσω Αυστραλίας με επαναπαράδοση 'Αναμπα, δολ. 7.500 την ημέρα.

ΜΙΝΩΣ: 54.700 τον. d.w. του 1975, παράδοση Ρότερνταμ τέλη 'Ιουνίου, ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αμερικής με επαναπαράδοση Κόντινεντ, δολ. 5.000 την ημέρα.

ρα.

ΑΝΤΖΕΛΙΚ ΠΑΟΥΕΡ: 41.300 τον. d.w. του 1987, παράδοση Ματάνζας 'Ιουλίου 1-10, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 10.500 την ημέρα πλέον άμοιβής δολ. 115.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΣΗΜΠΟΣΣ: 57.140 τον. d.w. του 1969, παράδοση Πάσσερο άμεση, κυκλικό ταξίδι 'Ατλαντικού, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΓΚΕΤ: 50.316 τον. d.w. του 1980, παράδοση Κόλπο ΗΠΑ 'Ιουλίου 16-25, επαναπαράδοση Σιγκαπούρη / 'Ιαπωνία, δολ. 9.250 την ημέρα, πλέον άμοιβής δολ. 115.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΝΤΟΝΑ ΣΟΦΙΑ: 25.500 τον. d.w. του 1978, παράδοση Βέσερ 'Ιουνίου 25-27, επαναπαράδοση Βοστώνη / Μπράουνσβιλ, δολ. 5.175 την ημέρα.

ΝΤΑ'Υ'ΝΑΜΙΚ: 29.332 τον. d.w. του 1969, παράδοση στόν πιλότο Βιτόρια 'Ιουλίου 10-20, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 8.000 την ημέρα.

ΣΠΕΤΣΑΙ: 51.400 τον. d.w. του 1968, παράδοση Γιβραλτάρ άμεση, ταξίδι 'Ατλαντικού με επαναπαράδοση Πάσσερο, δολ. 6.000 την ημέρα.

ΑΝΑΓΓΕΛ ΑΡΓΚΟΝΩΤ: 65.668 τον. d.w. του 1981, παράδοση Τάμπα άμεση, επαναπαράδοση Νοτ. Κορέα, δολ. 9.000 την ημέρα, πλέον δολ. 150.000 για πλοῦ υπό έρμα.

ΜΕΡΑΚΛΗΣ: 54.700 τον. d.w. του 1975, παράδοση Σκώ 'Ιουλίου 10-16, κυκλικό ταξίδι μέσω Νοτ. 'Αμερικής, δολ. 5.000 την ημέρα.

ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΣΤΕΝΤΣΜΑΝ: 65.000 τον. d.w. του 1981, παράδοση 'Αμβούργο 7-6, ταξίδι μέσω 'Ανατολ. ακτής 'Αμερικής ή Κόλπο ΗΠΑ με επαναπαράδοση Σιγκαπούρη/ 'Ιαπωνία, δολ. 9.500 την ημέρα.

ΠΕΤΡΙΑΝΑ: 64.900 τον. d.w. του 1981, παράδοση Νοτ. Κορέα 'Ιουλίου 12, ταξίδι μέσω Βοστόν με επαναπαράδοση 'Ιαπωνία, δολ. 7.750 την ημέρα.

ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ

ΦΑΣΣΑ: Δυτ. 'Αφρική 120.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 72, 'Ιουλίου 23.

ΠΑΤΡΙΩΤΙΚ: Δύο λιμάνια Περσικού Κόλπου 260.000 τον. Δύση, WS 52,5, 'Ιουλίου.

ΣΚΥΡΩΝ: Κέϋχαν 130.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ / Κόλπο ΗΠΑ, WS 80, 'Ιουλίου.

ΝΙΚΟΠΟΛΙΣ: Ταραγκόνα 55.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ/Κόλπο ΗΠΑ, WS 147,5, 'Ιουλίου 7.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΗΖ: Κέϋχαν 260.000 τον. Κόλπο

ΗΠΑ, WS 60, 'Ιουλίου.

ΑΙΗΤΖΙΑΝ ΣΗ: 'Ινδονησία 80.000 τον. μέρος 'Ατλαντικού Κόλπο ΗΠΑ, δολ. 1.050.000 κατ' αποκοπή, 'Ιουλίου 8.

ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ: Ντζένο 125.000 τον. μέρος φορ Σαίντ Κρουά, WS 77,5, 'Ιουλίου 7.

ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΣΠΙΡΙΤ: Σιντί Κερύρ 105.000 φώλεϋ, WS 100, 'Ιουλίου 8.

ΝΗΣΟΣ ΚΥΘΝΟΣ: 'Αρζού 78.000 τον Σαβόνα, 126,25, 'Ιουλίου 19.

ΕΘΝΙΚ: Κέϋχαν 265.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, 61,25, 'Ιουλίου 19.

ΝΗΣΟΣ ΣΕΡΙΦΟΣ: 'Οδησσό 53.000 τον. με φορτίου Κόλπο ΗΠΑ, WS 130, 'Ιουλίου 12.

ΙΝΔΙΑΝΑ: Περσικό Κόλπο 290.000 τον. Σιγκαπούρη, WS 57,5, 'Ιουλίου.

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ: Περσικό Κόλπο 350.000 τον. Δύση, WS 45, 'Ιουλίου.

ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ: 'Ινδονησία 120.000 'Ατλαντικού Κόλπο ΗΠΑ, 1.200.000 κατ' αποκοπή, 'Ιουλίου.

ΕΙΡΗΝΗ Λ.: Μπόνου 130.000 τον. 'Ακτή 'Ατλαντ. ΗΠΑ, WS 85, 'Ιουλίου 19.

ΕΦΕΣΟΣ: Δυτ. 'Αφρική 118.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 90, 'Ιουλίου 16.

ΣΥΝΕΤΟΣ: Σιντί Κερύρ 130.000 τον. Τριέστη, 100, 'Ιουλίου 17.

ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΡΟΝΤΙΖΙ: Κωνσταντίν 28.500 'Ατλαντικού 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ, WS 185, 'Ιουλίου 11.

ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ: Κβινάνα 20.000 τον. καθε Μπόταν Μπαί, δολ. 305.000 κατ' αποκοπή, 'Ιουλίου 20.

ΝΑΥΚΡΑΤΗΣ: Μίνα αλ 'Αχμάντι καί Μίνα αλ 'Αχλά 240.000 τον. Ταϊβάν, WS 60, 'Ιουλίου 12.

ΚΑΡΙΜΠΟΥ: Πατζαρίτος 61.000 τον. μέρος φτίου Χιούστον, WS 137,5, 'Ιουλίου 14.

ΦΙΛΙΚΟΝ Λ.: Βενεζουέλα 45.000 τον. μέρος φτίου Βορ. Χαττέρας ΗΠΑ / 'Ανατολ. ακτή Καναί, WS 135, 'Ιουλίου 12.

ΜΕΛΙΝΑ ΙΙ: 'Ενδομεσογειακή μεταφορά 80.000 τον. WS 115, 'Ιουλίου 18.

ΦΕΛΛΟΟΥΣΙΠ Λ.: Περσικό Κόλπο 240.000 'Ατλαντικού 'Ιαπωνία, WS 59,75, 'Ιουλίου.

ΝΟΡΔΕΡΝ ΝΤΑΝΣΕΡ: Σιντί Κερύρ 75.000 τον. ταλία, WS 115, 'Ιουλίου 13.

ΟΜΕΓΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: 'Αρχού καί Ταραγκό 73.000 τον. Κόλπο ΗΠΑ, WS 115, όψιν 'Ακτή 'Ατλαντικού ΗΠΑ WS 117,5, 'Ιουλίου 16.

ΕΒΟ'Ι'ΚΟΣ: Ρότερνταμ 130.000 τον. Γκντάντς WS 135, 'Ιουλίου 9.

ΟΜΙΚΡΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Λ.: Λά Σαλινά 70.000 'Ατλαντικού Γουίλχελμσχαβεν, WS 82,5, 'Ιουλίου 16.

ΠΑΡΙΣ ΙΙ: Γίεμπε 80.000 τον. Αύουστα, WS 112 'Ιουλίου 17.

ΓΟΥΩΡΘΥ: Ταρτούς 46.000 τον. Τριέστη, WS 177,5, 'Ιουλίου 15.

FOR PROFESSIONAL TECHNICAL BACK-UP SERVICES TO SHIPPING



J. KOUIMANIS - D. PETRONGONAS & ASSOCIATES LTD
NAVAL ARCHITECTS - MARINE ENGINEERS

35-39 ΑΚΤΙ ΜΙΑΟΥΛΙ 185 35 ΠΙΡΑΕΥΣ GREECE / P.O. BOX 80154 T.T. 185 10
TEL: 01-4522 267 / 4511 929 - TLX: 213290 UNEV FAX: 01-4183564

25 YEARS
IN PIRAEUS

- SHIPDESIGNERS
- CONSULTANTS
- CONTRACTORS
- SURVEYORS

PHONES: 675.4321, 321.7588
TELEX: 87517

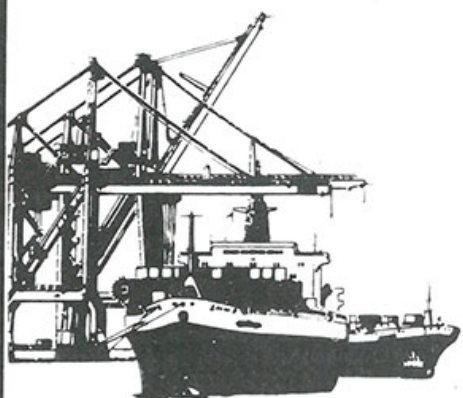
CABLE ADDRESS:
«SMYRNIODI» BALTIMORE

JAMES SMYRNIODIS

OWNER OF NEW STAR SHIP SUPPLY CO INC.
PROVISIONS, CABIN, DECK & ENGINE

2202 BOSTON STREET

NAFTIKA CHRONIKA



FRENCH COMMENT ON POSIDONIA '90

In an article on Posidonia '90 France's *Journal de la Marine Marchande* writes that the exhibition attracted 900 exhibitors, this time from 40 different countries. In view of the fact that there is not much buying and selling in the Greek shipping market at present, Posidonia is basically a venue for manufacturers of marine equipment and services.

The article goes on to say that if the Greek - flag fleet consists today of 1,839 ships totalling 21.3 million grt. we must not forget that the Greek-owned fleet consists of 3,157 ships totalling 51,8 million grt. i.e. one of the largest merchant fleets in the world which is mainly employed in tramping and which attaches importance to its passenger fleet because of its geographic position and its islands.

Piraeus, therefore, is a port where many shipping concerns maintain offices and head offices, technical services, etc. which are taking advantage of the boom in the tramp market.

The writer concludes that Greece is one of those rare countries — perhaps unique — where the Prime Minister is also minister of mercantile marine. The importance of shipping to the national economy does not end there, if one takes into account that many visitors to Posidonia came «en famille».

RETURN TO THE GREEK FLAG

Everything seems to lead to the conclusion that the first step in inducing Greek-owned ships to return to the Greek register would be to allow their crews to be insured with the Seamen's Pension Fund (NAT).

But as we have pointed out in the past this is not possible unless the tax on ships that insure their crews with NAT (Law 29/1985) is removed and unless the contributions by the owners and by the crews of such ships to NAT and to other institutions are not made equal to the contributions made by Greek-flag ships and crews.

With regard to removal of the tax we understand that the president of NAT, Mr. Gregory Timagenis, has already made proposals to this effect but has met with a negative response from the Minister of National Economy, Mr. George Souflias, who fears that removal of the tax on such ships will act as counter incentive for their return to Greek registry.

We imagine the minister's fears stem from the fallacious belief that «repatriation» will begin as soon as the measures contained in the development law and the rumoured intention to reduce taxation take effect. But this is wishful thinking. For ships to return to the Greek

flag, they must enjoy the same advantages they have gained in various ways under foreign flags.

We do not see this happening and we must admit that the measures on shipping contained in the development law do not satisfy us because these are simply not enough to attract Greek-owned ships under foreign flags back to the Greek flag.

That is why we are proposing the solution of a return through insurance with NAT from which we have great expectations.

First of all, we expect an influx of foreign exchange into NAT's treasury and to other institutions such as the Training Fund. This will enable NAT to take care of its immediate commitments until such time as it becomes a self-supporting pension fund.

Secondly, it will help to preserve the human factor, because without Greek seamen, there will be no Greek shipping. Also, as things stand today, owners who employ Greeks on foreign-flag ships do not contribute to the Training Fund, whereas our proposed scheme includes contributions to the Training Fund which is so important in providing the means for preparing the ships' crews we need.

U.S. CONGRESS REJECTS INTERNATIONAL OIL SPILL TREATIES

In an announcement issued on June 29, INTERTANKO noted her deep disappointment that the Conferees on the oil spill legislation pending in the United States Congress rejected further consideration of, and action on, the 1984 Protocols to the international Civil Liability and Fund Conventions. These important environmental treaties, if approved by the United States, would establish a workable worldwide compensation system for oil spills. The action by the Senate now appears to have made that goal very difficult to attain.

The Conference Committee considered the treaties in the context of an American compromise proposal offered by the House of Representatives, which was designed to preserve the benefits of the international framework in harmony with United States law. The efforts of the House of Representatives and the Bush Administration unfortunately failed to overcome misunderstandings in the Senate about the Protocols and the American compromise.

INTERTANKO notes with appreciation the leadership of the U.S. Secretary of Transportation, Mr. Samuel Skinner, and those members of the House of Representatives who strongly supported

the Protocols. INTERTANKO shares the concern, expressed by Secretary Skinner, that the lack of a predictable and certain international framework will have a detrimental effect on the supply and safety of the transportation of petroleum to the United States, as responsible operators consider whether uncertainties in the U.S. legal system will subject them to unacceptable risks. INTERTANKO is pleased that the Secretary has indicated that he will continue to work towards finding a satisfactory solution to these issues.

HELLESPONT COMMENCES ULCC LIFE EXTENSION PROGRAMME

A major life extension programme involving a number of ULCCs commenced recently when the «Hellepont Paradise» entered drydock for scheduled surveys, repairs and completion of hull renovation scheme.

In January of this year, Hellepont Shipping Corp took delivery of six ULCCs formerly owned by Majestic, a subsidiary of Loews Corporation.

Papachristidis Ship Management Services (PSMS) is responsible for the te-

chnical management of the vessels, built during 1975-77. By mid-1991, a number of the ULCCs will have undergone life extension.

PSMS has a long-standing relationship with this fleet, having been responsible for reactivation of the vessels and their technical management thereafter. Jery Sample, Fleet Manager for the ULCCs, said: «Their excellent condition at 15 years encouraged us to explore life extension».

Hull renovation and life extension schemes are now offered by most major classification societies. Essentially, they involve a full structural survey, followed by the detailed evaluation of gauging data against the 1989 ship construction rules. Two of the six ULCCs, the 315,700 dwt vessel «Hellasport Paradise» and «Hellasport Orpheum», are Lloyds Register-classed. LR offers two options for their hull renovation schemes

(HRS):

- Reassessment of scantlings to Special Survey No. 1 (SSI), based on 1989 construction rules, will be granted provided gaugings have a maximum five percent diminution within the midship half length. This may require steel renewals and/or coating protection systems to prevent further diminution exceeding this allowance, thus allowing vessels to retain HRS SSI status.

- Reassessment of scantlings to SS2, which applies if gaugings show a maximum diminution of 10 percent within the midship half length.

In both cases, vessels effectively revert to five-year or 10-year status, as applicable, but the class survey cycle and requirements remain unchanged. Mr. Sample, underlined: «We decided to aim for SS1, to ensure that the ULCCs will be trading well into the first decade of the new century».

lescent. This figure, according to International's research — which is now regarded by the industry as a benchmark requirement — is what is needed simply to maintain the present level of cargo transportation capacity without allowing for any expansion demand.

SHIPPING COMPANIES ON THE ATHENS STOCK EXCHANGE

The new investment incentive currently under debate in the Greek Parliament includes provisions concerning the introduction of shipping company shares to the stock exchange, provided the majority interest in any Greek vessels is held by Greek citizens.

The special terms for the listing and trading of these shipping shares will be set by Presidential Decree following proposals of the Bill.

50 YEARS AGO

As from July 1, we have had to reduce the number of our pages. Although war is an obvious excuse, we feel we must explain the reasons to our readers. Two months ago, our editorial staff has been deprived of all postal communication with England from where we received the greatest part of our information on the movements of Greek shipping. The owners themselves do not know where their ships are at any moment. The foreign shipping press, British and Continental — has ceased publication or does not react. This deprives us of a great deal of material for our World Shipping Reports section.

At the same time, we are having difficulty in obtaining our regular supply of Finnish coated paper on which «Naftika» has been printed for many years.

We all hope that the world will return soon to its peaceful occupations. When that happens, this journal will regain its normal appearance.

FIRST INTERNATIONAL LAUNCHES MAJOR LEASING CORPORATION FOR MARITIME INDUSTRY

In a move aimed at providing the international maritime industry with the medium and long-term lease finance currently enjoyed by virtually every major world industry with the exception of shipping, Paul Slater's First International has launched First International Leasing Corporation.

First International Leasing Corporation (FILC) brings together a group of private and institutional investors who provide substantial financial strength — managing assets in excess of US\$ 60 billion between them — as well as important commercial and distribution benefits.

FILC's institutional shareholders — or their nominees — include National Provident Institution (NPI), which ranks among the United Kingdom's foremost pensions providers — Ivory & Sime, the Scottish based international fund management group — and the Wescol Group, the largest maritime services company in the world which is part of the TSB Banking Group.

The Wescol Group's involvement is particularly significant as it provides both a global network covering 22 countries and the unique ability of FILC to offer «Marine Operating Leases».

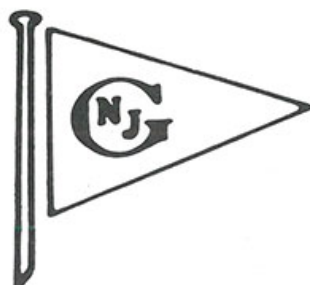
First International Leasing Corporation which has been established in Hamilton, Bermuda will focus its resources on leasing the new generation of vessels that will be required by the shipping industry through the next decade and beyond.

FILC's aim will be to arrange and help provide a growing percentage of the \$ 25 billion or more that the shipping industry will require each year throughout the 1990's to replace the present world fleet as it becomes operationally obsolete.

FILC's aim will be to arrange and help provide a growing percentage of the \$ 25 billion or more that the shipping industry will require each year throughout the 1990's to replace the present world fleet as it becomes operationally obsolete.

N. J. GOULANDRIS (AGENCIES) LTD. N. J. GOULANDRIS LTD.

THE ADELPHI
JOHN ADAM STREET
LONDON WC2N 6AP
ENGLAND



TEL.: 01-9301277
TELEX: 883157
TELEGRAMS: LANFALL
LONDON WC2

CHANDRIS CRUISES — NEW MAJOR INVESTMENTS

ASRY CONTINUES TO DO WELL IN 1990

ASRY's first quarter 1990 results were very satisfactory with dry dock occupancy close to 90% with shiprepair sales above budget and operating profits above those of the corresponding quarter last year.

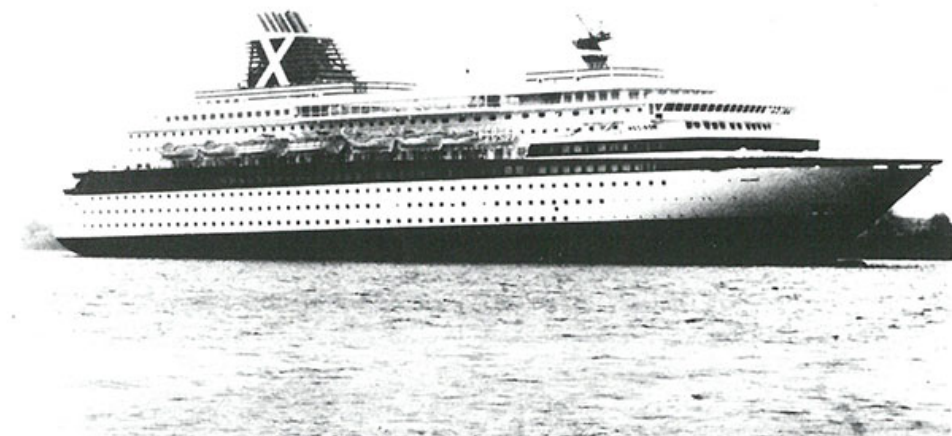
The improvement in throughput which followed the end of the Gulf war and gathered pace during 1989 has been fully maintained in the current year and the Yard is optimistic of further gains in 1990.

Major repairs this year have included work on K.O.T.C.'s ULCC the Bubiyan 339,108 dwt and to the Jag Laxmi 124,100 dwt OBO owned by Great Eastern Shipping Co. of Bombay.

VLCC's continue to be a major element in ASRY's repair work, while bulk carriers are also becoming of increasing importance to the Yard as trade builds up to Arabian Gulf ports.

AT THE N. BOGDANOS MARINE BUREAU

Nico Bogdanos has recently announced that Dr. Alexander Scaramangas has acquired an interest in his activities in Greece. Dr. Scaramangas qualified as a Naval Architect/Ocean Engineer in the UK and subsequently obtained a Ph.D. from Cambridge University, has been Manager/Director with the group for several years, involved in all aspects of the business which spans marine surveying and consultancy services, the exclusive representation of major shipyards worldwide, such as ASRY, Lisnav, Shipdock Amsterdam etc., and of General Electric Co., USA (Power Systems, Loco-



Chandris Group has made a dynamic presentation to the international cruise market, with the announcement of the summer programs of the two new luxurious cruise ships «Meridian» and «Horizon».

Both of these two luxurious cruise ships constitute the last word of high technology and a rare combination of construction beauty, mechanical perfection and luxurious comfort.

The cruise ship «Meridian» of 30,440 gross tons, which recently underwent an extensive reconstruction at Lloyd Werft of Germany, sails seven days cruises from Florida to the East Caribbean islands. In the summer time the cruise ship sails on 7 days cruises from New York to Bermuda together with the new

cruise ship of Chandris Group, the «Horizon» pictured above.

The «Horizon» of 46,811 gross tons raises the quality of Chandris Cruises to even higher standards and expands, as her name indicates, the Group's expectations for the future.

A third cruise ship, sister of the «Horizon» under the name «Zenith» is currently under construction in the Meyer shipyard at Papenburg in Germany and will be added to the fleet of the Group in 1992 in order to participate in the «Celebrity Cruises» of the Chandris Group.

These three luxurious, ultra modern cruise ships represent a great investment that undoubtedly testifies the faith of Chandris Group in the present and future of the cruise business.

motives etc.).

President of the group, Nico Bogdanos, believes that this development will ensure, under his leadership, the continuity of his business to the same high

standards which have gained him international reputé over the past 30 years and equip the group with executive staff capable of meeting the challenges of the future.



GEORGE

CABLES: STAMATIOU
TELEX: 18080 STAM AR

STAMATIOU

PHONES: 334-0607
362-0044
FAX: 362-0088
NIGHT: 802-1483
BAHIA BLANCA: 31996

Import-Export & Shipchandler

WAREHOUSE AND OFFICES:

BUENOS AIRES
PERU 1182/88
1068 ARGENTINA

BAHIA BLANCA
ANGEL BRUNEL 565
8000 BAHIA BLANCA



Η ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

(α. = άνεχωρησε - δ. = διήλθε - ε. = έφθασε)
(δ.) = δεξαμενόπλοιο - (μ.) = μωτόν

ABIN O'TA TREINTER (δ.)...	68	51073
AGAMEMNON	83	13800
AGGELIKH	65	8374
AGIA ΓΑΛΗΝΗ	73	8243
AGIA EYΘYMI	69	9099
AGIA ΣΟΦΙΑ	85	24500
AGIA TPΙΑΣ	74	16819
AGIASOΣ	82	36000
AGIOΣ MAKAPIOΣ	68	25003
AETOS	72	3065
AΘENΣ EEPPEΣ	69	6326
AΘHNAI	67	9443
AΘΛOΣ (δ.)	69	2671
A'T'ANT SKA'Y	76	11084
A'T'ANT SKIPEP	84	16800
A'T'ANT TZEM	85	16800

A'T'PHNS EMEPANT	77	9136
A'T'PHNS NTETINY	71	78021
A'T'PHNS ΣΑΦΑ'P	77	9136
AITZIAN ΓΟΥ'INT	83	20960
AITZIAN ΛΑ'ION	77	38484
AITZIAN NTOLΦIN	73	8224
AITZIAN NTOLΦIN	83	35000
AITZIAN ΣH	73	53964
AITOLIOΣ (δ.)	69	1599
AKMH	77	16080
AKPITAS	78	13889
AKPOΠOΛIΣ (δ.)	78	198764
AKPOΠOΛIΣ	72	13638
ALBOPADA	77	5868
ALΞANAPPA	74	10058
ALΞANAPPEIA	75	22575
ALΞANAPPEIA	81	14641
ALΞANAPPOΣ II	77	1598
ALΞANAPPOΣ III	77	1584
ALΞANTEP	57	4365
ALΞION XOOY	68	9084
ALIKPATOP	83	15857
ALIN II	69	10650
ALINE	63	10383
ALINTA	73	23218
ALKAIOS	77	11213
ALKIMOS	85	24700
ALKIMHNI	79	10996
ALKYONIS	73	13631
ALMA	80	11584
ALMIIA II	72	9709
ALMIPETA	84	17882
ALONHIOΣ (δ.)	72	17355
ALFA XAN (δ.)	72	52440
ALFA XH (δ.)	68	35450
ALFA TZOYΠITEP	85	14400
ALFA TΣAΛΛENTZ	85	10511
ALFA ΦE'IΘ	84	22000
ALFA ΦA'E'I'M	82	32320

AMAZONIA	77	9328
AMALIA	84	14103
AMALIA	72	13631
AMOPPOΣ	83	34000
AMΦION	78	11173
ANAGΓEA AΠOΛΛO	79	10996
ANAGΓEA APΓKONQT	81	36061
ANAGΓEA APHΣ	80	10996
ANAGΓEA BENTXOY	89	36781
ANAGΓEA BIKTOPY	79	10996
ANAGΓEA ΓKΛOPY	74	13633
ANAGΓEA ΓΟΥ'INTOM	74	13348
ANAGΓEA ENTHBOP	78	13889
ANAGΓEA EEPPEΣ	82	29487
ANAGΓEA HΓKA	83	20432
ANAGΓEA ANHTEP	85	14400
ANAGΓEA ANMΠETY	76	13633
ANAGΓEA MA'I'T	78	13889
ANAGΓEA NTIKKNITY	84	24643
ANAGΓEA ONEZY	83	18841
ANAGΓEA ΠAYEP	82	19343
ANAGΓEA ΠI'IΣ	74	13631
ANAGΓEA ΠPOΓKPPEΣ	89	36781
ANAGΓEA ΠPOCΠEPITY	76	13633
ANAGΓEA ΣAEEΣ	84	24643
ANAGΓEA ΣKA'Y	79	10993
ANAGΓEA CΠIPIT	78	13889
ANAGΓEA TPAT'OMΦ	76	13633
ANAGΓEA TΣAMPION	71	9229
ANAGΓEA ΦINTELITY	79	13883
ANAGΓEA ΦOPTEIOYH	74	13633
ANAGΓEA XAΠΠINEΣ	73	13631
ANAGΓEA XONOP	76	13633
ANAGΓEA XOOYH	74	13633
ANAGΓEA XOPAT'ZON	77	15378

α. Ριγέκα 24/4	
δ. Σουέζ 8/5	
ε. Μοντεβιδέο 3/5	
μεσογειακές μεταφορές	
προς Εύρωπη 19/4	
προς Ιαπωνία 1/5	
ε. Βομβόλι 16/4	
δ. Σκώ 5/5	
ε. Βενετία 2/5	
ε. Βαλέττα 3/5	
μεταφορές Πάτρας	
α. Λέγκχορν 23/4	
α. Μπάρσι 4/5	
ε. Μπαντάρ Άμπας 25/3	
προς Γένοβα 21/4	
προς Νητροίτ 28/4	

ε. Μάλαγα 7/5	
α. Σιγκαπούρη 2/4	
α. Άμβέρσα 12/5	
α. Κόρπους Κρίστι 20/4	
ε. Χέλυ Πόιντ 3/5	
α. Βενετία 5/5	
ε. Ταϊτσούγκ 24/4	
α. Άμβέρσα 3/5	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Λατόκα 21/4	
δ. Πόρτ Σαϊντ 7/5	
στην Πάχη (αποθήκη)	
ε. Φουτζίερα 4/5	
α. Χιούστον 19/4	
προς Ίνδονησία 23/10	
προς Ταϊλάνδη 24/4	
ε. Ντάρμπαν 26/4	
ε. Πειραιά 29/4	
ε. Πειραιά 7/4	
διάλυση Τουρκία	
στο Μπαντάρ Άμπας	
προς Σάουνα 28/4	
προς Δακάρ 10/4	
ε. Πειραιά 24/3	
μετ. «Ελσούντα Νταϊν» (π.)	
ε. Λομπότο 14/3	
προς Μπαγκκόκ 24/4	
προς Πόρτο Καμπέλο 21/4	
προς Παρανάγουα 24/4	
προς Βαλπαράϊζο 12/4	
προς Τρίπολη 10/2	
α. Μπρέικ 9/5	
α. Όσκαρ Νέκ 8/5	
πρ. «Norman Merchant»	
ε. Γένοβα 4/5	
α. Νιούκαστλ 2/5	
α. Λέ Χάβρη 9/5	
ε. Λίρεν 13/4	
α. Μπρέμερχόβεν 9/5	

α. Καζαμπλάνκα 18/4	
α. Χόγκ Κόγκ 4/5	
α. Άγκορ 11/4	
ε. Ίλντισβόκ 29/4	
προς Μπαντάρ Χομείνι 26/4	
α. Λάς Πάμας 2/5	
προς Γιαντάι 18/3	
προς Άμπου Ντάμι 27/4	
προς Άκαμπα 8/4	
ε. Φρημάντλ 2/5	
ε. Σάουβεντ Άνκοράτζ 1/5	
προς Ιαπωνία 21/4	
ε. Πόρτ Κέμπλα 1/5	
ε. Ρόττερταμ 14/4	
προς Ρίτσαρντ Μπαϊν 13/5	
προς Άμβούργο 25/4	
προς Ντάρμπαν 16/4	
α. Χόγκ Κόγκ 18/4	
προς Βραζιλία 26/4	
προς Άπω Άνατολή 26/4	
προς Φρημάντλ 4/4	
ε. Τερνέστη 4/5	
ε. Ταϊτσούγκ 13/4	
προς Μόντρεαλ 27/4	
προς Μπουσάν 17/4	
προς Ρόττερταμ 14/4	
α. Βαλένσια 7/5	
προς Μπαγκκόκ 13/4	
ε. Μοσάγκανέμ 1/5	
δ. Παναμά 22/4	
α. Ίντσον 19/4	
δ. Παναμά 1/5	
δ. Σουέζ 10/5	
ε. Άμβέρσα 12/5	
προς Ιταλία 23/4	

ANAMELI	77	14584
ANASTASIA	80	15688
ANASTASIS (δ.)	75	69222
ANAFH	85	34400
ANAPPEAS	77	15592
ANAPPIOTHS	71	18634
ANAPPOMEΔA (δ.)	84	38500
ANAPPOΣ	85	34500
ANAPPOΣ APPEΣ (μ.)	72	119505
ANAPPOΣ ATΛAΣ (μ.)	72	119505
ANAPPOΣ ΓEOPΓIOΣ (δ.)	76	115461
ANAPPOΣ MEATEMI	73	32781
ANAPPOΣ OKEAHIA	77	20676

ANEMOΣ	76	8376
ANEMONH	79	10996
ANIMAP	72	10527
ANNA (δ.)	69	46389
ANNA Λ.	79	12214
ANNITZA Λ.	83	35808
ANNOYLA	71	9826
ANTZELIK ΓKPHEΣ	71	30193
ANTZELIK ΠAYEP	87	25169
ANTZELIK ΠPOTEKTOP	77	34130
ANTZELIK CΠIPIT	84	36353
ANTZELIK ΦAIHΘ	84	36353
ANTZELIK XOOYH	85	25300
ANTZOYAEITTA	78	24941
ANTIPOLIS (δ.)	81	30622
ANTONHΣ I. AΓΓEΛIKOY		

ΣHΣ	89	70000
AOYOPPA ΠEPΛ.	76	6051
APHAIOTHS	75	35716
APHOIA	75	34409
APAKON	73	10713
APAMIZ (δ.)	77	75124
APKOZY (δ.)	76	19016
APPOHAYTHΣ (δ.)	78	75588
APPO EEPAPOPEP	78	20328
APPO TPET'INTEP	78	20328
APETH	73	13631
APEOYSA II	72	20239
APIANA	73	23134
APIEL	70	7571
APISTOTEAHΣ	85	13600
APION	73	13633
APKADI	83	4097
APKADIA (δ.)	82	30042
APKADIA	84	20494
APKAS	88	36309
APMENICTHΣ	81	16300
APMONIA	73	23144
APMΠEΛΛA	75	22575
APTEMIZ	87	36648

ΓAPPOYΦAΛΛIDH (δ.)	77	66259
APXAYΓEΛOΣ	84	22172
APXAYΓEΛOΣ	76	30149
APXAYΓETHΣ	76	19633
APXIMHANEΣ	84	25063
APXIMHANEΣ	85	13600
AZHMINA	66	35001
AZKONA	81	30500
AZAE'Y	70	13363
AZPIAOΣ (δ.)	85	45065
AZTHP	74	13633
AZTYΠAΛAIA (δ.)	70	17485
AZΦAΛNT TPET'INTEP (δ.)	62	18033
ATENI (δ.)	76	28059
ATANTIKA (μ.)	81	14582
ATANTIK EMΠEPOP (δ.)	74	128399
ATANTIK XAN (δ.)	78	35315
ATANTIK CENBIOP	83	37452
ATANTIK CE'I'AP	77	37456
ATANTIK CIOBEPE'I'N	86	35954
ATANTIK CΠEΛNTOP	81	31654
ATANTIK CTETHTCMAH	81	35840
ATANTIZ (δ.)	75	44601
ATLAS	77	11804
AYAIΣ	79	10993
AΦPIKAN ΓKΛOPY	77	6096
AΦPOΣ	70	18328

BAIH ΠEPO	63	8406
BAIANT	72	11076
BAPEHBEΛΣ	76	11802
BAZIEIIOΣ X (δ.)	65	1423
BAZIEIIOΣ XI (δ.)	59	1599
BENETIKO	78	12238
BERΓO (μ.)	72	57527
BIBH M.	78	1600
BOAOΣ I.	58	10340
BZANTINIOΣ MONAPXHΣ	59	9374

α. Άμβέρσα 11/5	
προς Φαρόες 30/4	
α. Τέξας Σίτυ 16/4	
προς Ρίτσαρντ Μπαϊν 26/4	
α. Ταρραγκόνα 3/5	
προς Γιοκοχάμα 16/4	
α. Ρόττερταμ 10/5	
προς Περσικό 25/4	
προς Γιοκοχάμα 11/4	
προς Τάραντα 2/5	
ε. Ν. Όρλεάνη 29/4	
ε. Λισαβόνα 28/4	

επωλήθη Έλληνες	
προς ΗΠΑ 27/4	
ε. Πασαγιές 6/5	
δ. Κων/πολη 8/5	
α. Μπαντάρ Άμπας 30/4	
ε. Μαριουπόλ 10/5	
ε. Τεκριντάγκ 1/5	
προς Καμάρα 7/4	
ε. Γιοκοχάμα 9/3	
ε. Κολούμπια Ρίβερ 30/4	
προς Κολούμπια Ρίβερ 29/4	
ε. Φρημάντλ 6/5	
α. Μπουσάν 7/5	
α. Φρήπορτ 29/4	
α. Πόρτ Κέμπλα 7/5	

προς Ματάνι 23/4	
α. Ν. Όρλεάνη 1/5	
α. Φλάσινγκ 1/5	
προς Μπαγκκούλα 19/4	
ε. Πειραιά 22/3	
πρ. «Far Sea»	
α. Τέξας Σίτυ 19/4	
προς Πόρτ Έλζαμπεθ 9/4	
ε. Σάν Νικόλας 28/4	
α. Ραβέννα 17/4	
προς Ν. Κορέα 1/5	
προς Πανζάγκ 15/4	
δ. Μπουρνομπουτελ 6/5	
προς Ίράκ 7/4	
α. Ρόττερταμ 8/5	
μεταφορές Ρεθύμνου	
στο Σαϊντ Άννα Μπαϊν 5/5	
ε. Καγκοσίμα 14/4	
ε. Ρίγα 16/4	
προς Ποχάγκ 23/4	
προς Κόντινεντ 28/4	
ε. Παρανάγουα 10/4	
α. Φός 6/5	

α. Ντάρμπαν 8/5	
α. Κουίνχουαγκντάο 20/4	
δ. Έλσινόρη 2/5	
α. Κλαϊνέδα 3/5	
ναυπηγ. «Αϊόι	
προς Σιγκαπούρη 7/4	
ε. Σουαίμα 28/4	
ε. Καλλόο 18/4	
ε. Βενετία 4/5	
προς Μαπούτο 26/4	
δ. Δαρδανέλλια 7/5	
ε. Τσάρλεστον 3/5	
α. Γιβραλτάρ 1/5	
προς Κούβα 1/4	
α. Τζουέμα Τέρμιναλ 25/4	
α. Ν. Όρλεάνη 28/4	
προς Ιαπωνία 16/4	
ε. Νταλιν 23/4	
προς Κορέα 8/4	
πρ. «Pacific Brilliance»	
προς Γιβραλτάρ 17/4	
α. Χιούστον 1/5	
δ. Σουέζ 4/5	
α. Μπουλόν 5/5	
δ. Δαρδανέλλια 7/5	
προς Βενεζουέλα 13/4	

στην Καλκούτα 16/8/88	
ε. Πειραιά 23/4	
στο Μπαντάρ Άμπας 1/4	
προς Ήράκλειο 27/4	
προς Κύπρο 29/4	
προς Τουρκία 23/4	
προς Βραζιλία 26/4	
ε. Τερνέστη 5/5	
μεσογειακές μεταφορές	
αργεί Πειραιά	

ΥΖΑΝΤΙΟΝ (μ.)	67	35041
ΑΛΗΝΗ	58	1584
ΑΛΗΝΗ	77	39236
ΑΡΜΠΗ	72	41164
ΕΩΡΓΙΟΣ Β. (δ.)	61	18796
ΕΩΡΓΙΟΣ Κ.	72	12204
ΕΩΡΓΙΟΣ ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑ- ΣΟΣ	77	3321
ΙΑΓΙΑΜΑΡΙΑ (δ.)	75	16489
ΙΑΝΝΗΣ Π.Β. (δ.)	65	37710
ΙΟΥΛΑ ΜΟΝΤΡΕΑΛ	69	12836
ΙΟΥΡΟΣΚΑ'Υ	74	19702
ΚΑΖ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (δ.)	66	2475
ΚΑΖ ΣΟΥΕΣ (δ.)	65	1598
ΚΑΛΦ ΓΟΥ'ΙΝΤ.	83	21200
ΚΙΚΑΣ	80	10991
ΚΛΟΜΠΑΛ ΣΤΑΡ	74	59995
ΚΛΟΡΙΑ	88	4050
ΚΟΛΑΝΤΕ ΕΜΠΑ'ΙΡ.	76	16014
ΚΟΛΑΝΤΕ ΕΥΑΓΓΕΛΙ-		
ΣΤΡΙΑ	73	16439
ΚΟΛΑΝΤΕ ΗΓΚΑ	76	13036
ΚΟΛΑΝΤΕ ΛΑΚ.	77	11733
ΚΟΛΑΝΤΕ ΝΤΟΛΦΙΝ.	77	16275
ΚΟΛΑΝΤΕ ΠΟΛΥΔΥΝΑ- ΜΟΣ	78	13005
ΚΟΛΑΝΤΕ ΣΟΥΟΡΝΤ	72	12919
ΚΟΛΑΝΤΕ ΣΠΗΡ	72	12919
ΚΟΛΑΝΤΕ ΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ	79	14530
ΚΟΛΑΝΤΕ ΤΣΕ'Ι'Σ	74	13036
ΚΟΛΑΝΤΕ ΧΑΡΒΕΣΤ	72	13179
ΚΟΥΝΤ ΛΗΝΤΕΡ	73	32624
ΚΟΥΝΤ ΝΙΟΥΣ (δ.)	74	109693
ΚΟΥΝΤ ΣΤΡΕΝΤ	76	14592
ΚΡΕ'Ι'Σ Λ.	71	16306
ΚΟΥΑΙΝΒ (δ.)	58	12732
ΚΟΥΣΤΕΡΝ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	72	19960
ΚΟΥ'Ι'ΜΕΑ	84	34253
ΚΟΥΡΑΝΤ ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ	76	19264
ΚΟΥΡΑΝΤ ΑΙΓΕΥΣ	79	19264
ΚΟΥΡΑΝΤ ΑΙΗΤΖΕ	75	19451
ΚΟΥΡΑΝΤ ΑΜΦΙΩΝ	79	19267
ΚΟΥΡΑΝΤ ΑΠΟΛΛΟ	72	19426
ΚΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΝΩΤ	76	19264
ΚΟΥΡΑΝΤ ΑΡΓΚΟΥΣ	73	19451
ΚΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΣ	74	19264
ΚΟΥΡΑΝΤ ΑΡΕΤΟΥΣ	77	19265
ΚΟΥΡΑΝΤ ΑΧΙΛΛΕΥΣ II	75	19451
ΚΟΥΡΑΝΤ ΜΑΡΙΝ	73	19451
ΚΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΛΟΓΚ (δ.)	85	17199
ΚΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΟΥΣ (δ.)	84	17199
ΚΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΙΖΙ (δ.)	86	17199
ΚΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΣΕΣ (δ.)	84	17199
ΚΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΤΕΚΤΩΡ (δ.)	74	18204
ΚΟΥΡΑΝΤ ΠΡΟΦΕΤ (δ.)	86	17199
ΔΑΙΔΑΛΟΣ (δ.)	75	19752
ΔΑΙΔΑΛΟΣ	73	7323
ΔΑΝΑΟΣ	84	14103
ΔΑΦΝΗ (δ.)	70	48473
ΔΕΛΤΑ ΦΑΛΓΚ	58	10586
ΔΕΛΤΑ (δ.)	71	17957
ΔΗΛΟΣ	70	8825
ΔΗΛΟΣ ΡΗΦΕΡ	69	4773
ΔΗΜΗΤΡΑ (δ.)	82	31000
ΔΗΜΗΤΡΑ	71	3909
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Α.	83	35911
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ	76	62565
ΔΗΜΗΤΡΟΥΛΑ	68	15090
ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΣ (δ.)	68	48687
ΔΥΣΤΟΣ	72	3847
ΔΩΡΙΚ ΑΡΜΟΥΡ	86	34620
ΔΩΡΙΚ ΚΑΡΡΙΕΡ	89	12705
ΔΩΡΙΚ ΤΡΑ'Ι'ΝΤΕΝΤ.	85	21300
ΕΒΙΑ	61	10029
ΕΒΜΑΡ	76	16398
ΕΘΝΙΚ (δ.)	75	125947
ΕΘΝΟΣ	77	16726
ΕΙΡΗΝΗ	85	12811
ΕΙΡΗΝΗ Λ.	82	90747
ΕΛ ΦΛΑΜΕΝΚΟ.	89	36800
ΕΛΕΝ	82	37811
ΕΛΕΝ Β. (δ.)	64	1927
ΕΛΙΣ (δ.)	69	1553
ΕΛΙΑΣ ΦΩΣ (δ.)	79	254076
ΕΛΑΝ	76	11282
ΕΛΑΝΗ	82	19370
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΜΟΝΑΡΚ.	79	36237
ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΑΤΙΝΑ (δ.)	76	47344
ΕΛΠΙΔΑ	63	1554
ΕΛΠΙΣ	71	9885
ΕΛΠΙΣ	84	37472
ΕΜΕΡΑΛΔ	85	28000
ΕΜΠΡΟΣ	78	8890
ΕΝΑΛΙΟΣ ΑΙΘΡΑ (δ.)	72	1596
ΕΝΑΛΙΟΣ ΠΡΩΤΕΥΣ (δ.)	65	12079
ΕΝΑΡΕΙΣ	79	10985
ΕΝΤΕΒΟΡ	84	22208
ΕΞΠΛΟΡΕΡ	84	22208
ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ	70	10006
ΕΡΙΕΤΤΑ II (δ.)	72	126140
ΕΡΙΜΑΝΘΙΑ	76	12557
ΕΥΓΕΝΙΑ Κ.	78	16935
ΕΥΗΜΕΡΙΑ	73	13631
ΕΥΘΥΤΗΣ	73	10006
ΕΥΡΟΣ (δ.)	84	24310
ΕΥΡΟΣΤΑΡ	71	16379
ΕΥΡΟΤΖΟ'Υ	70	16374
ΕΦΔΙΜ ΤΖΟΥΝΙΟΡ	79	10996

πρός Κωνσταντίν 17/4	
μεσογειακές μεταφορές	
δ. Πόρτ Σάιτ 10/5	
υπέστειλε Λιβερανή	
μεταφορές Φουτζέιρας	
πρός Βεγγάζη 28/4	
πρός Πειραιά 19/3	
πρός Αύγουστα 30/4	
ε. Φουτζέιρα 8/2	
ε. Ρόττερνταμ 12/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 26/4	
ε. Πειραιά 12/4	
ε. Σουέζ 8/5	
α. Λός 'Αντζελες 26/4	
ε. Νταμπέρ 4/5	
πρός Βραζιλία 2/4	
υπό ναυπήγηση	
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/5	
α. Χιούστον 25/4	
ε. Ν. 'Ορλεάνη 2/4	
δ. Παναμά 2/5	
α. Λός 'Αντζελες 2/5	
ε. Νιούκασλ 6/5	
πρός Βενεζουέλα 26/4	
ε. Βερακρούξ 9/4	
α. Μπουεναβεντούρα 6/4	
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/4	
ε. Καέν 7/5	
πρός Ούμπε 21/3	
μετασκευές Κόδιξ 18/9	
ε. 'Ασάμπ 5/5	
δ. Σουέζ 9/5	
ἀργεί Πειραιά	
πρός Γκουαντά 26/3	
ε. 'Οζόκα 28/4	
πρός Μπελαγκουάν 16/4	
πρός Βανκούβερ 24/4	
α. Σουραμπάγια 14/4	
πρός Ταϊτσούγκ 23/4	
πρός Βανκούβερ 18/4	
ε. Σαγκάι 13/4	
α. Ν. 'Ορλεάνη 20/4	
α. 'Υμουίντεν 2/5	
δ. Παναμά 5/5	
πρός Σαγκάι 14/4	
α. Ρουέν 1/5	
δ. Γιβραλτάρ 4/5	
α. Λά Πλάτα 23/4	
α. Σάινες 7/5	
ε. Σάρροχ 24/4	
α. Σέτε 5/5	
α. 'Αμβέρσα 7/5	
α. Φός 5/5	
ἐπισκευές Πειραιά 26/8/89	
Γιοκοχάμα 3/5α. Φουτζέιρα 4/5	
ἀργεί 'Αλιβέρι	
ε. Αύγουστα 2/5	
α. 'Αμβέρσα 7/5	
πρός Γιβραλτάρ 5/4	
πρός 'Αρούμπα 28/4	
ἐπισκευές Πειραιά 10/12	
πρός 'Ακαμπα 26/4	
α. Μοντοίρ 20/4	
ε. Γκνάνοκ 24/4	
ἐπισκευές Φουτζέιρα 6/4	
μεσογειακές μεταφορές	
ε. Βανκούβερ 29/4	
α. Χάλλ 6/5	
α. Φουτζέιρα 24/4	
ἀργεί Βασώρα	
α. Ν. 'Ορλεάνη 17/3	
δ. Σουέζ 1/5	
πρός 'Απώ 'Ανατολή 8/4	
πρός Ρίο 'Ιανείρο 26/4	
πρός Χιούστον 20/4	
πρός Γιοκοχάμα 18/4	
πρός Ν. 'Ορλεάνη 21/4	
πρός 'Αν. Θεόδωρους 10/4	
α. Πειραιά 1/5	
ΕΤΑ Πάχη 10/3	
ε. 'Αρλ' 'Αουθ 13/5	
α. Γιβραλτάρ 16/4	
δ. Κων/πολη 4/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 19/4	
μεσογειακές μεταφορές	
πρός Μπαγκόγκ 8/4	
δ. Παναμά 16/4	
δ. Ντόβερ 9/5	
α. Ραβέννα 20/4	
πρός Πειραιά 30/4	
πρός Θεσσαλονίκη 24/4	
πρός Βενεζουέλα 20/4	
ε. Βανκούβερ 28/4	
α. Πόρτμουρι 12/5	
ε. Φόνες 28/4	
ε. Πειραιά 11/4	
α. 'Ιλντοβόκ 10/5	
δ. Δαρδανέλλια 17/4	
α. Ντάρμπαν 9/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 28/4	
πρός Σαλίνα Κρούξ 9/4	
ε. Πόρτο 'Εμπεδόκλε 1/5	
πρός Πόρτ 'Αλφρεντ 22/4	
πρός Κατάρ 23/4	

ΕΦΔΙΜ ΧΟΟΥΠ	80	10342
ΕΦΕΣΣΟΣ (δ.)	75	57160
ΕΦΕΣΣΟΣ	73	18958
ΖΑΝΕΤ.	66	4503
ΖΑΝΝΗΣ.	81	22857
ΖΕΥΣ	71	87667
ΖΗΝΟΒΙΑ	68	15841
ΖΗΝΩ	81	23100
ΖΙΜ ΒΕΝΕΖΙΑ	78	13941
ΖΙΜ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑ.	78	13977
ΖΙΜ ΓΚΟΥΑΜ	78	13941
ΖΙΜ ΚΑΟΣΙΟΥΓΚ	72	15952
ΖΙΜ ΚΟΠΕΡ	79	13941
ΖΙΜ ΛΙΒΟΡΝΟ	76	32465
ΖΙΜ ΜΕΛΜΠΟΥΡΝ	72	15455
ΖΙΜ ΟΖΑΚΑ	78	13941
ΖΙΜ ΠΟΥΣΑΝ	76	32465
ΖΙΝΙ	76	11348
ΗΛΙΟΠΟΛΙΣ	77	34035
ΗΣΤΓΟΥ'Ι'ΝΤ	81	16700
ΗΦΑΙΣΤΟΣ	83	45025
ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΥΡΑ (μ.)	81	58397
ΘΑΛΑΣΣΟΠΟΡΟΣ	68	12660
ΘΑΛΕΙΑ	82	33374
ΘΕΑΓΕΝΗΣ	72	9986
ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ	82	24000
ΙΘΑΚΑ ΡΗΦΕΡ	71	6631
ΙΚΑΡΟΣ (δ.)	75	19752
ΙΛΙΑΣ (δ.)	75	39995
ΙΝΤΕΛΑ ΠΡΟΓΚΡΕΣ	72	38278
ΙΝΤΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ.	73	9547
ΙΟΝΙΑΝ ΓΚΑΛΕΥ	72	9964
ΙΟΝΙΑΝ ΓΟΥ'Ι'ΝΤ.	83	20960
ΙΟΝΙΑΝ ΕΜΠΡΕΣ	67	14569
ΙΟΝΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11849
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΕΡ (δ.)	72	16861
ΙΟΣ	85	34400
ΙΣΤΡΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	83	11849
ΙΤΑΛΙΑΝ ΕΣΠΡΕΣ	82	11500
ΙΩΑΝΝΑ (δ.)	69	1110
ΙΩΑΝΝΑ Β. (δ.)	61	22075
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ	82	35626
ΚΑΒΟ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	77	16261
ΚΑΒΟ ΓΕΡΑΚΑΣ	81	13913
ΚΑΒΟ ΠΕΙΡΑΤΗΣ	76	12772
ΚΑΒΟ ΣΙΔΕΡΟ	76	15967
ΚΑΘΡΙΝ Λ.	70	16285
ΚΑΛΗ Λ.	77	35716
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Λ.	74	15938
ΚΑΛΛΙΡΟΗ ΠΑΤΡΟΝΙΚΟΛΑ	85	17879
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ	81	31850
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΥΤΕΡΗΣ	68	25120
ΚΑΠΕΤΑΝ ΛΕΟΝΙΔΑΣ	73	12458
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΙΧΑΛΗΣ	81	15819
ΚΑΠΕΤΑΝ ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ	71	30193
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΝ Λ.	82	36284
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ Λ.	82	36341
ΚΑΠΤΑΙΝ ΤΖΩΡΤΖ	82	29281
ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ	82	32078
ΚΑΡΔΑΜΥΛΑ	82	32078
ΚΑΡΕΤΖΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΑΡΙΜΠΟΥ (δ.)	74	33914
ΚΑΡΜΕΝ ΚΑΡΙΝΑ	72	14212
ΚΑΡΟΣ	67	12702
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	68	12701
ΚΑΡΥΑΝΤΑ	73	34067
ΚΑΡΥΑΤΙΣ	70	16040
ΚΑΣΣΑΝΔΡΑ (δ.)	68	1597
ΚΑΣΣΟΣ ΡΗΦΕΡ	70	8190
ΚΑΤΕΡΙΝΑ II.	72	1532
ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΔΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ	77	8750
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Τ. (δ.)	68	2376
ΚΑΤΙΝΑ (δ.)	66	38878
ΚΕΑ ΡΗΦΕΡ	69	4787
ΚΙΓΚ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.)	78	245140
ΚΙΡΚΗ (δ.)	70	44954
ΚΛΗΑΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	73	18744
ΚΟΙΠΗΡΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	81	19989
ΚΟΙΜΗΣΙΣ	81	34188
ΚΟΜΜΟΝ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ.	71	15547
ΚΟΝΚΑΡ ΒΙΚΤΟΡΥ	73	39219
ΚΟΝΚΑΡ ΙΝΤΡΕΠΙΝΤ	71	38820
ΚΟΝΚΑΡ ΝΤΙΝΟΣ (μ.)	73	114543
ΚΟΝΚΑΡ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ	68	22986
ΚΟΝΚΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	80	19982
ΚΟΠΑΚΑΜΠΑΝΑ ΡΗΦΕΡ	70	8201
ΚΟΡΙΑΝΑ (δ.)	84	38000
ΚΟΡΦΟΥ ΡΗΦΕΡ	68	9505
ΚΟΥΤΥ	62	2635
ΚΟΥΚΑΜΠΟΥΡΑ	72	40720
ΚΡΑΝΤΩΡ	71	8630
ΚΡΕΣΤΒΕΝΤΣΟΥΡ Λ. (δ.)	74	18744
ΚΡΗΤΗ ΑΚΤΗ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΑΡΤ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΓΕΡΑΝΙ (δ.)	68	14923
ΚΡΗΤΗ ΓΟΥΑΙΝΒ (δ.)	74	42470
ΚΡΗΤΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗ (δ.)	67	14926
ΚΡΗΤΗ ΚΟΛΟΡ (δ.)	86	26874
ΚΡΗΤΗ ΛΑΝΤ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΠΑΛΜ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΡΙΒΕΡ (δ.)	86	24900
ΚΡΗΤΗ ΣΗ (δ.)	74	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΚΑ'Υ (δ.)	73	61054
ΚΡΗΤΗ ΣΤΑΡ (δ.)	73	42470
ΚΡΗΤΗ ΤΣΑΜΠΙΟΝ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΙΛΟΞΕΝΙΑ (δ.)	86	24000
ΚΡΗΤΗ ΦΛΕ'Ι'Μ (δ.)	86	24900
ΚΡΙΟΣ	71	11101

α. Χιούστον 3/5
ε. Φιλαδέλφεια 12/4
ε. Ν. 'Ορλεάνη 24/4

ε. 'Αμβέρσα 10/5
ε. Βανκούβερ 26/4
πρός Σαλντάν Μπαϊ 29/2
ἐπωλήθη
α. Λός 'Αντζελες 1/5
ε. Χόγκ Κόγκ 6/5
πρός Χάιφα 28/4
ε. Πειραιά 4/4
δ. Σουέζ 22/4
πρός 'Οζόκα 30/4
πρός Κασσιούγκ 29/4
α. Κοπέρ 29/4
δ. Πόρτ Σάιτ 4/5
πρός Κήλαγκ 27/4
πρός Δ. 'Αφρική 25/4
α. Ρόττερνταμ 3/5
α. Μπουλών 5/5
ε. Λισαβώνα 24/4
πρός Εύρωπη 29/4
ε. Λίβερπουλ 10/5
α. Ρίταρντς Μπαϊ 4/5
πρός Χαλκίδα 30/4
πρός 'Ιαπωνία 27/4
πρός Ν. Ζηλανδία 20/4
δ. Κων/πολη 3/5
α. Ρόττερνταμ 11/5
α. Ν. 'Ορλεάνη 2/5
ε. Γιοκοχάμα 30/4
ἐπισκευές Πειραιά 16/11
α. 'Ανκόνα 1/5
ε. Τόμπα 27/4
ε. Ντόρντρεχτ 1/5
πρός Πόρτ Μωχ. Μπν Κασίμ 24/3
πρός Γκάνα 24/3
ε. Ταϊτσούγκ 22/3
α. Μπρέικ 5/5
πρός Νακόλα 21/3
α. Πειραιά 20/4
ε. 'Αλεξάνδρεια 12/4
στο Ναγκασάκι 30/4

δ. Γιβραλτάρ 5/5
πρός Τσιμπότε 20/4
πρός Σάν 'Αντόνιο 29/4
πρός Λισαβώνα 26/4
ε. Σιγκαπούρη 2/5
δ. Πόρτ Σάιτ 9/5
δ. Παναμά 28/4
ε. Ναούρου 22/4
πρός Ροστόκ 18/4
ε. Παρανάγουα 14/4
ε. Σάντος 30/4
ε. Ντάρμαν 9/5
πρός Ματάντζας 15/4
ε. Μιζουσίμα 11/4
ε. Τσίμα 25/4

πρός Βραζιλία 26/4
πρ. «Co-op Express II»
δ. Παναμά 4/5
ε. Ν. 'Ορλεάνη 25/4
ε. Πειραιά 10/4
ε. Σάντος 30/4
α. Μοντεβιδέο 25/4
πρός Ναγκόγια 27/4
ε. Κομώ Μπαϊ 17/4
μεσογειακές μεταφορές
πρός Πούντα 'Αρένας 21/4
ε. Μοτρίλ 3/5
α. Γκάνδη 7/5
α. Κάδιξ 29/4
δ. Κων/πολη 1/5

πρός 'Αλμειράντε 29/4
στην Πάχη (ἀποθήκη)
πρός Φουτζέιρα 7/3
α. Ν. 'Υόρκη 3/5
α. Πενάγκ 4/5
ε. 'Αμβέρσα 9/5
πρός 'Ιαπωνία 29/4
α. Σεπετίμα 1/5
ε. Φιλαδέλφεια 5/5
ἐπισκευές Σιγκαπούρη 13/4
ε. Κόρπους Κρίστι 27/4
α. Προβιντένς 27/4
α. Βίγκο 9/4
πρός Σιγκαπούρη 27/4
α. 'Αμθούργο 4/5
πρός Ντάς Μπόκας 19/4
πρός Πόρτο 'Ορντάς 26/4
πρός Ντουάλα 24/4
πρός Μπάχη Μπλάνκα 29/4
α. Χουέλαβα 31/3
πρός Ναγκασάκι 14/4
α. Μπορντώ 5/5
α. 'Ομισαλχ 4/5
πρός Πειραιά 28/4
πρός 'Αρούμα 27/4
ε. Τζέντα 28/4
α. Ν. 'Υόρκη 4/5
α. Ν. 'Υόρκη 4/5
α. Φός 26/4
πρός Κούα 'Ιμπουε 2/4
δ. Πόρτ Σάιτ 10/5
α. Πόρτ ντε Μπούκ 29/4
ε. Αύγουστα 1/5
ναυπηγ. Ναγκασάκι
α. Ρουέν 9/5

ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. ΛΑΙΜΟΣ.....	81	75545	πρός 'Ιαπωνία 24/4	ΣΙΛΒΕΡ Α'ΙΜΠΕΞ.....	76	11866	πρός 'Αλγερία 29/4
ΠΑΟΥΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333	πρός Παρίο Γκουντάγκ 27/4	ΣΙΛΒΕΡ ΛΗΝΤΕΡ.....	84	16800	ε. Λά Γκουάρα 19/3
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ Μ.Υ.....	75	20797	α. 'Ιντσόν 20/4	ΣΙΛΒΕΡ ΧΑΠΠΙΝΕΣ.....	84	13911	πρός 'Ιαπωνία 14/4
ΠΑΡΗΣ ΙΙ (δ.).	80	42236	α. Φιουμπαίνιο 28/54	ΣΙΜΟΣ (δ.).	71	1523	ε. Πειραιά 21/4
ΠΑΡΘΕΝΩΝ (δ.).	78	198163	ἀργεί Πειραιά	ΣΙΝΣΕΡΙΤΥ.....	76	9123	ε. 'Ανγκρα ντό Ρέις 28/4
ΠΑΡΙΣ (δ.).	78	198163	ε. Φουτζέιρα 5/5	ΣΙΦΝΟΣ.....	66	10663	πρός Τουρκία 29/4
ΠΑΡΜΕΝΙΩΝ	73	11783	ἐπωλήθη	ΣΚΙΑΘΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	70	6702	α. Φάμουθ Μπαίη 8/5
ΠΑΡΟΣ (δ.).	73	17355	α. Μίλφροντ Χάβεν 5/5	ΣΟΦΙΑ Κ.....	78	15364	α. Χιούστον 17/2
ΠΑΖΑΔΕΝΑ (δ.).	67	45127	στό Ντουμπάι 25/4	ΣΟΦΟΥΛΑ.....	76	3814	πρός 'Αλγέρι 17/4
ΠΑΣΙΦΕΑ.....	71	80225	ε. Φός 5/5	ΣΠΥΡΟΣ (δ.).	65	31296	πρός Μεθούλ 13/4
ΠΑΣΙΦΙΚ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ.....	78	6298	α. Ν. 'Υόρκη 5/5	ΣΤΑΔΙΟΝ.....	75	18701	α. Προβιντένς 23/4
ΠΑΤΕΡΑΣ.....	81	31006	α. Ν. 'Ορλεάνη 29/4	ΣΤΑΜΟΣ.....	85	35835	πρός Ρότερνταμ 29/4
ΠΑΤΜΟΣ (δ.).	69	3585	πρός Κρήτη 17/4	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΒΕΡΤΣΙΟΥ(μ.).	73	32510	πρός Ροστόκ 21/4
ΠΑΤΜΟΣ.....	72	16406	πρός Μπετζάγια 25/4	ΣΤΑΝΤΑΡΝΤ ΕΝΤΕΒΟΡ.....	72	31334	πρός Ροζάριο 17/4
ΠΑΤΜΟΣ ΡΗΦΕΡ.....	73	10094	α. Ρότερνταμ 28/4	ΣΤΑΡ ΚΑΝΟΠΟΥΣ.....	77	19886	πρός 'Αμβούργο 25/4
ΠΑΤΡΙΟΤΙΚ (δ.).	77	125947	πρός Περισό 12/4	ΣΤΑΥΡΑΚΗΣ ΙΙ.....	71	1584	α. Λάς Πάλμας 19/4
ΠΑΤΡΙΣΙΑ Α.....	71	16306	α. Νιούκαστλ 5/5	ΣΤΑΥΡΟΣ Γ.Λ. (δ.).	76	163810	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 25/4
ΠΑΥΛΟΣ Β. (δ.).	58	12297	πρός 'Αγ. Θεοδώρους 23/4	ΣΤΕΛΛΑ.....	74	13038	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5
				ΣΤΕΦΑΝΟΣ.....	78	9837	στό Πότι 27/4
				ΣΥΝΕΤΟΣ.....	67	72576	α. Σιγκαπούρη 26/4
ΠΕΛΑΓΟΣ.....	76	8376	ἐπωλήθη 'Ελληνες	ΣΧΟΙΝΟΥΣ (δ.).	90	27500	ὕπο ναυπήγηση
ΠΕΛΛΑ.....	79	10993	α. Ν. 'Ορλεάνη 28/3	ΣΩΤΗΡΑΣ.....	82	31323	πρός Νοβοτάλιν 22/4
ΠΕΛΛΑ.....	71	1594	πρός Λαττάκια 30/54	ΤΣΚ ΜΕΛΟΝΤΥ.....	78	12688	ε. Τόκιο 15/5
ΠΕΛΛΗΝΗ.....	69	1476	μεσογειακές μεταφορές	ΤΑΚΗΣ Ε. (δ.).	66	32260	στή Λά Λιμπερντάν (ἀποθήκη)
ΠΕΛΤΡΕ'ΙΝΤΕΡ.....	78	1270	α. Ραβέννα 4/5	ΤΑΤΙΑΝΑ Α.....	75	14785	α. Ν. 'Ορλεάνη 25/4
ΠΕΛΤΣΕΝΣΕΡ.....	78	2815	α. Ραβέννα 2/5	ΤΑ'ΥΓΕΤΟΣ.....	77	14607	α. Πόρτ 'Αρθουρ 12/4
ΠΕΛΦΛΑ'Ι'ΕΡ.....	82	2477	πρός Σμύρνη 26/4	ΤΕΤΙΕΝ.....	85	25000	πρός ΗΠΑ 24/4
ΠΕΝΤΕΛΗ.....	72	57802	πρός Κωνσταντία 29/4	ΤΖΑΝΤΕ ΜΠΑΙΗ.....	72	9081	α. Φουτζέιρα 25/2
ΠΕΠΠΥ.....	67	1183	α. Σ. Μαλώ 3/5	ΤΖΕΤ ΙΙ (δ.).	62	1591	μεσογειακές μεταφορές
ΠΕΡΣΕΥΣ.....	72	9742	πρός Δ. 'Αφρική 14/4	ΤΖΙΝΙ ΙΙ.....	69	16229	πρός 'Αγκόλα 11/1
ΠΕΤΡΑ.....	81	35921	πρός 'Οναχόμα 28/54	ΤΖΟΥ'Υ.....	76	10801	πρός Βερακρούς 30/54
ΠΕΤΡΙΑΝΑ (μ.).	81	31624	ἐπισκευές Ουλσάν 2/5	ΤΖΟΥΣΑΡΑ (δ.).	63	9143	πρός Βερίγγιο 28/4
ΠΕΤΡΙΝΑ.....	77	31368	ε. Κουίνχουαγκντάνο 26/4	ΤΖΟΥΡΤΖΑ.....	75	14786	α. Λένινγκραντ 1/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 30.....	56	2796	ἀργεί Πειραιά	ΤΖΟΥΡΤΖΙΝΑ.....	77	11348	ε. Ντουάλα 17/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 31 (δ.).	66	43399	πρός 'Αλγερία 20/4	ΤΙΓΡΗΣ (μ.).	73	67904	πρός 'Ιαπωνία 28/3
ΠΕΤΡΟΛΑ 40.....	58	1781	ἀργεί Πειραιά	ΤΙΝΑ (δ.).	76	163810	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 17/4
ΠΕΤΡΟΛΑ 80.....	71	1599	ἀργεί Πειραιά	ΤΙΤΑΝ (δ.).	71	51281	στό Γκιζόν (ἀποθήκη)
ΠΕΤΡΟΛΑ 142.....	44	1594	ἀργεί Πειραιά	ΤΟΛΜΗΡΟΣ (δ.).	69	53829	α. Τζέμπελ Νάτονα 3/5
ΠΕΤΡΟΛΑ 143.....	44	1594	ἀργεί Πειραιά	ΤΟΝ ΧΙΛΛ.....	78	19211	α. Πειραιά 26/4
ΠΕΤΡΟΛΑΓΚΑΖ 2(δ.).	77	45755	ἀργεί Πειραιά	ΤΟΠΑΣ.....	85	28000	α. Σαγκάη 1/4
ΠΕΤΡΟΠΟΛΙΣ.....	78	31368	α. Τζουέμα Τέρμιναλ 30/54	ΤΟΣΚΑΝΑ.....	76	36204	πρός Κόρπονο Κρίστι 29/4
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	73	9749	πρός Γιοκοχάμα 23/4	ΤΡΑ'ΙΝΤΕΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ.....	84	17210	δ. Σουέζ 6/5
ΠΗΓΑΣΟΣ.....	75	13275	πρός Δανία 17/4	ΤΡΑΝΣΚΟΝΤΕ'Ι'ΝΕΡ 1.....	68	2760	ἀργεί Πειραιά
ΠΗΤΡ Α.....	84	35808	α. Βαρκελώνη 6/5	ΤΡΕ'ΙΝΤ ΓΟΥ'ΙΝΤ.....	81	16500	ε. Τάμα 30/4
ΠΗ'Ι'Σ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333	δ. Παναμά 29/54	ΤΡΕΖΟΥΡ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	74	13639	πρός Κούβα 15/4
ΠΙΣΤΙΣ.....	73	13631	α. Βανκούβερ 19/4	ΤΡΟΒΑΤΟΡΕ.....	75	5595	πρ. «Φανέλι»
			πρός Σαγκάη 26/4	ΤΣΕΡΡΥ.....	76	13663	πρός 'Ιαπωνία 20/4
				ΤΣΕΡΡΥ ΦΛΑΟΥΕΡ.....	77	13663	α. Κόμπε 21/4
ΠΙΣΤΙΣ.....	55	3768	στό Λομπιτο				
ΠΛΑΤΩΝ.....	77	9674	δ. Σουέζ 6/5	ΤΥΧΗ.....	70	10886	πρός Πόρτ Κέλαγκ 28/4
ΠΟΛΙΚΟΣ.....	73	4737	πρός Δρέπανον 28/4	ΥΠΕΡΙΩΝ.....	64	2167	ε. Πειραιά 28/4
ΠΟΛΥΜΝΙΑ (δ.).	65	31768	α. Τέμα 3/5	ΦΑΙΔΡΑ.....	74	12519	μεσογειακές μεταφορές
ΠΟΝΤΟΠΟΡΕΙΑ.....	71	80194	πρός Σαντάντερ 6/4	ΦΑΝΗ—ΑΝΝΑ.....	73	15162	ε. Ρίγα 11/5
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ.....	74	15976	πρός 'Ελλάδα 27/51	ΦΑΝΤΑΣΥ Α. (δ.).	74	23123	α. Ραβέννα 6/5
ΠΟΠΗ.....	67	11002	πρός Κατόνια 22/4	ΦΑΡΟΣΙΠ Α. (δ.).	75	138255	ε. Ντουμπάι 22/4
ΠΟΠΗ.....	73	19564	δ. Παναμά 1/5	ΦΕΙΔΙΑΣ.....	73	19747	ε. Κάντιλα 27/3
ΠΟΠΗ Π.....	77	10558	πρός Τόκιο 21/4	ΦΕΛΙΣΙΤΥ Α. (δ.).	84	31411	ε. Γιοκοχάμα 2/5
ΠΟΡΤΑ'Ι'ΤΙΣΣΑ.....	61	963	πρός Τύνιδα 26/4	ΦΕΛΛΟΣΙΠ Α. (δ.).	74	118215	πρός Γιούροπορτ 14/4
ΠΟΞΕΙΔΩΝΙΑ.....	55	5033	διάλυση Κίνα	ΦΕΝΙΣΙΑΝ ΦΛΑΓΚ.....	54	2174	μεσογειακές μεταφορές
ΠΟΞΕΙΔΩΝ.....	68	10691	ε. Σάν Λορέντζο 30/4	ΦΕΡΤΙΛΙΤΥ Α. (δ.).	87	25000	α. Βανκούβερ 29/4
ΠΟΞΕΙΔΩΝ.....	63	3292	ε. Βόλο 21/3	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ Ι.....	83	17217	α. Ρότερνταμ 2/5
ΠΟΞΕΙΔΩΝ 8.....	58	11048	στό Σουέζ (ἀποθήκη)	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙ.....	84	19049	α. Κάμπελ Ρίβερ 29/4
ΠΡΑ'Ι'ΝΤ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333	α. Ν. 'Υόρκη 5/5	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙΙΙ.....	84	19049	πρός Αϊγύπτο 21/4
ΠΡΕΝΤΑΤΟΡ.....	73	18025	α. Ποντιανόκ 16/4	ΦΕ'Υ'ΡΟΥΖ ΙV.....	84	19049	α. 'Αμβέρσα 3/5
ΠΡΕΣΤΙΖ (δ.).	76	40632	α. Χιούστον 19/4	ΦΙΛΙΑ.....	71	7201	ε. Μίλφροντ Χάβεν 5/5
ΠΡΙΜΑ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333	ε. Σαγκάη 25/4	ΦΙΛΙΚΟΣ (δ.).	68	48682	πρός Μομπάσα 10/4
ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ.....	70	9865	α. Καρατίσι 25/4	ΦΙΝΕΣ Α. (δ.).	75	24614	α. Ν. 'Ορλεάνη 1/5
ΠΡΟΣΠΕΡ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α. (δ.).	87	27333	πρός 'Απω 'Ανατολή 25/4	ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ Α. (δ.).	83	31321	α. Ν. 'Υόρκη 3/5
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ.....	72	3166	πρός Βόλο 30/4	ΦΙΛΑΓΚ ΑΝΤΡΙΕΝ.....	68	11384	πρός Κολομβία 27/4
ΠΥΡΓΟΣ.....	78	1592	α. Τερνέοττι 4/5	ΦΙΛΑΓΚ ΓΟΥ'Ι'ΛΙΑΜΣ.....	62	19974	ε. Σάν Ντιέγκο 26/4
ΠΥΡΡΟΣ Β. (δ.).	57	12875	πρός 'Ιταλία 25/4	ΦΙΛΑΓΚ ΔΕΣΠΟΙΝΑ.....	67	15621	πρός Γκουάντα 23/4
				ΦΙΛΑΓΚ ΕΠΟΣ.....	66	21374	ἐπισκευές Σετσουμπάλ 3/3
				ΦΙΛΑΓΚ ΕΥΑ.....	71	14885	α. 'Ασντοντ 3/5
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' (δ.).	77	18325	δ. Σουέζ 7/5	ΦΙΛΑΓΚ ΛΗΝΤΕΡ.....	72	20713	πρός Γιούζνυ 10/4
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 2 (μ.).	79	32023	πρός Τυνησία 23/4	ΦΙΛΑΓΚ ΜΑΡΙΑ.....	70	14786	ἐπωλήθη 'Ελληνες
ΡΑΜΠΙΧ ΜΠΑ'Υ' 3 (δ.).	78	69016	ε. Πειραιά 20/1	ΦΙΛΑΓΚ ΜΑΡΙΝΑ.....	71	14885	α. Λά Παλις 3/5
ΡΕΑ ΣΑΝ.....	69	1999	πρός Μπετζάγια 2/4	ΦΙΛΑΓΚ ΜΕΡΤΣΑΝΤ.....	66	12098	ε. Ρουέν 5/5
ΡΕΑ ΣΗ.....	69	2995	ε. Πειραιά 4/4	ΦΙΛΑΓΚ ΠΑΟΛΑ.....	71	16570	α. Πειραιά 6/4
ΡΕΑ ΣΤΑΡ.....	77	1573	πρός Μήλο 17/4	ΦΙΛΑΓΚ ΡΟΛΑΚΟ.....	78	6585	ε. Βαλτιμόρη 1/5
ΡΕΝΕΣΙ.....	70	11716	πρός Μαλαισία 22/4	ΦΙΛΑΓΚ ΤΟΜ.....	74	20513	α. Ν. 'Ορλεάνη 27/4
ΡΕΝΤΓΟΥΝΤ.....	67	3999	ε. Σάνταβαλα 5/5	ΦΙΛΑΓΚ ΧΙΟΣ.....	70	14786	πρός Βενεζουέλα 17/4
ΡΗΛΑ'Ι'ΑΝΤ.....	77	9774	δ. Παναμά 29/4	ΦΙΛΑΡΑ.....	81	8831	ε. Μπελέν 1/5
ΡΗΦΕΡ ΤΟΥΡΜΠΟ.....	65	8021	πρός Βραζιλία 25/4	ΦΙΛΑΡΑ Κ.....	78	15364	ἐπωλήθη
ΡΟΔΑΝΘΗ.....	69	16588	ε. Πειραιά 11/4	ΦΙΟΝΙΕ.....	77	64971	πρός Κωνσταντία 31/3
ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ.....	73	11160	πρός Τουρκία 21/4	ΦΙΟΡΟΥΜ Α'Ι'ΛΑΝΤ.....	76	18933	στό Λένινγκραντ 29/4
ΡΟΛΛΟΝ.....	73	38611	α. Φιλαδέλφεια 1/5	ΦΙΟΡΟΥΜ ΒΙΚΤΟΡΥ.....	77	35713	α. Ν. 'Ορλεάνη 23/4
ΡΟΞΑΝΑ.....	78	11348	δ. Δαρδανέλλια 1/5	ΦΙΟΡΟΥΜ ΓΚΛΟΡΥ.....	72	40568	ε. Τερνέοττι 2/5
ΡΟΥΜΠΥ ΣΤΑΡ.....	74	13633	ε. Πειραιά 12/4	ΦΙΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).	75	118216	α. Ράς Τανούρα 26/3
				ΦΙΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Χ.Κ.....	84	22000	ε. Γκέραλντον 3/5
				ΦΙΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).	87	25000	α. Ρότερνταμ 11/5
ΣΑΙΝΤ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.....	71	9644	πρός Κονακρύ 11/4	ΦΙΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).	76	122945	δ. Ντόβερ 9/5
ΣΑΜΟΘΡΑΚΗ (δ.).	88	25000	ε. Ν. 'Υόρκη 3/5	ΦΙΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).	79	9418	ε. Δουνκέρκη 28/4
ΣΑΜΤΖΩΝ ΚΑΠΤΑΙΝ.....	85	35490	ε. Κουίνχουαγκντάνο 15/4	ΦΙΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).	75	146309	δ. Σουέζ 8/5
ΣΑΝ ΒΙΛ (μ.).	77	19742	α. Γάνδη 27/4	ΦΙΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).	78	14584	ε. Πόρτ Κέμπελ 1/5
ΣΑΝ Π.....	81	35522	πρός Κισαράζου 28/4	ΦΙΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).	71	9885	ε. Καέν 7/5
ΣΑΝΝΥ.....	77	3482	δ. Γιβραλτάρ 3/5	ΦΙΟΡΤΣΙΟΥΝΣΙΠ Α. (δ.).	68	2928	δ. Κων/πολη 3/5
ΣΑΝΤΒΙΚ.....	76	1598	πρός Σούσα 28/4	ΧΑΛΚΗ (δ.).	89	27500	πρός Τοίμπα 13/4
ΣΑΡΩΝΙΚΟΣ.....	74	8901	α. 'Αμβούργο 8/5	ΧΙΟΣ (δ.).	81	23000	α. Ν. 'Υόρκη 5/5
ΣΕΜΠΟ ΜΟΥΝ.....	72	1583	α. Ρότερνταμ 4/5	ΧΙΟΣ ΓΚΡΕ'Ι'Σ.....	69	8064	α. 'Αμβέρσα 5/5
ΣΕΝ ΤΖΩΝ.....	77	11168	πρός Χόγκ Κόγκ 22/4	ΧΙΟΣ ΚΛΙΠΠΕΡ.....	73	6880	ἀργεί 'Αμβέρσα
ΣΕΝΙΚΟΛΙ ΣΙΕΡΡΑ.....	73	9619	ε. Πόρτ Σάιτ 2/5	ΧΙΟΣ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ.....	69	8064	ἀργεί 'Αμβέρσα
ΣΕΡ ΤΖΩΝ.....	78	10995	α. Λάγος 25/4	ΧΙΟΣ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ.....	72	6671	α. Τούρμπο 5/5
ΣΕΡ ΤΖΩΝ (δ.).	76	81438	πρός 'Ελλάδα 29/4	ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ.....	68	5527	ἀργεί 'Αμβέρσα
ΣΕΡΙΦΟΣ.....	67	12228	πρός Βραζιλία 18/4	ΧΙΟΣ.....	82	36202	ε. Ουλσάν 5/5
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.).	67	988	α. Πειραιά 26/4	ΧΟΛΚΑΝ ΡΕ'Ι'Ν.....	69	12840	πρός Μόντρεαλ 30/4
ΣΗ ΚΕΗ.....	75	15223	ε. 'Αμβέρσα 25/4	ΧΡΙΣΤΙΝΑ Κ.....	78	16935	πρός Λός 'Αντζελες 23/4
ΣΗ ΛΑΙΔΗ.....	71	9767	πρός 'Αμπιτζάν 30/4	ΧΡΥΣΗ Β. (δ.).	61	13360	μεταφορές Περισό
ΣΗ ΤΑ'Ι'ΓΚΕΡ.....	73	13631	ὕπευστειλε κυπριακή	ΨΑΡΑ.....	89	27500	ε. Γουίλμινγκτον 3/5
ΣΗΓΟΥΕΝΒ.....	65	1503	πρός Κώ 30/4	ΩΚΕΑΝΙΣ.....	75	9753	πρ. «Ακράτα»
ΣΗΜΠΕΡΝΤ.....	74	36465	α. Κπέμε 11/4	ΩΜΕΓΑΒΕΝΤΣΙΟΥΡ Α.....	86	59850	δ. Πόρτ Σάιτ 3/5



ΤΑ ΥΠΟ ΕΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

κ = κυπριακή
π = παναμαϊκή
Μ = Μάλτας
Λιβ = Λιβάνου

Ονδ = Όνδουράς
Φιλ = φιλιππίνων
ΝΖ = Νέας Ζηλανδίας
Μπχ = Μπαχάμας

Βρ = Βρεταννίας
δ = δεξαμενόπλοιο
α = άνεχώρησε
ε = έφτασε

δ = διήλθε
πρ. = προηγούμενο όνομα
μετ. = μετονομάστηκε σε ...
* = άνασφάλιστο στο ΝΑΤ

ΑΒΑΝΤΙ (π.)	71	9132
ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ Σ.Β. (κ.)	76	22685
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (π.)	71	11069
ΑΓΓΕΛΙΚΗ Κ. (Ον.)	70	2824
ΑΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ (π.)	70	17180
ΑΓΙΑ ΣΚΕΠΗ (κ.)	68	9031
ΑΓΙΑ ΣΟΦΙΑ (κ.)	78	15825
ΑΓΙΟΓΑΛΟΥΣΕΝΑ (π.)	72	14777
ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ VI (κ.δ.)	73	17355
ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ I (π.)	70	3056
ΑΓΙΟΣ ΠΟΡΦΥΡΙΟΣ (κ.)	80	5386
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (μ.)	76	11281
ΑΓΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (κ.)	73	15478
ΑΔΑΜΑΣ	83	45300
ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ (κ.)	75	16191
ΑΔΩΝΙΣ (π.)	77	9833
ΑΕΤΟΣ (Μπχ.)	76	9077
ΑΗΣ ΓΙΩΡΓΗΣ (κ.)	69	11621
ΑΗΣ ΜΑΜΑΣ (κ.)	76	9325
ΑΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.)	69	10373
ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Δ. (π.)	67	4507
ΑΘΗΝΙΑΝ ΒΙΚΤΩΡΥ (δ.κ.)	81	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ		
ΘΕΟΔΩΡΟΣ (δ.κ.)	82	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΜΠΙΟΥΤΥ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΞΕΝΟΦΩΝ (κ.δ.)	81	18500
ΑΘΗΝΙΑΝ ΟΛΥΜΠΙΚΣ (δ.κ.)	80	18495
ΑΘΗΝΙΑΝ ΤΣΑΡΜ (δ.κ.)	83	18509
ΑΘΗΝΙΑΝ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.κ.)	85	18350
ΑΘΗΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (δ.κ.)	75	17485
ΑΔΟΛΦΟΡΟΣ (Μπχ.)	75	15491
ΑΙΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΙ'ΒΟΥΡΥ (κ.)	71	19747
ΑΙ'ΛΣΑ	72	16235
ΑΙ'ΝΙΚΟΛΑΣ I (κ.)	76	12376
ΑΙ'ΝΤΗΛ ΓΚΑΒΕΛ (π.)	63	22181
ΑΙ'ΡΗΝΣ ΝΤΑΓ'ΑΜΟΝΤ (κ.)	81	10720
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (δ.)	74	60930
ΑΚΑΚΙΑ ΤΡΗ (Μπχ.)	69	5894
ΑΚΟΝ	74	68596
ΑΚΟΥΑΡΙΟΥΣ (μ.)	72	9943
ΑΚΟΥΡ II (κ.)	73	8824
ΑΚΡΟΝ	72	62701
ΑΚΡΟΝΗΣΣΟΣ (κ.)	73	14765
ΑΚΤΗ	77	14998
ΑΚΤΗ (κ.)	74	15756
ΑΚΤΙΝΙΑ (δ.κ.)	75	109567
ΑΛ ΤΑ'Ι'Φ (μ.)	71	24956
ΑΛ ΤΑΛΟΥΔΙ (μ.)	70	24956
ΑΛΑΛΙΝΧΟΡΝ (Α.)	72	18724
ΑΛΑΛΠΑΜΑ (δ. Μπχ.)	75	93108
ΑΛΓΚΑ (Μ.)	72	16134
ΑΛΕΓΚΡΕ	75	8896
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ (μ.)	69	7993
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΚΙ (κ.)	76	9784
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (δ. Μπχ.)	75	40633
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (κ.)	72	9964
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (μ.)	70	12578
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (π.)	77	14856
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡΣ ΠΑΟΥΕΡ (π.)	77	16356
ΑΛΕΞΗΣ (κ.)	74	15205
ΑΛΙΚΑΡΝΑΣΣΟΣ (κ.)	77	9875
ΑΛΙΝΑ Π. (δ.κ.)	65	29196
ΑΛΙΝΤΑ (Μ.)	71	19375
ΑΛΚΥΟΝΙΣ (π.)	76	30277
ΑΛΟΝ (κ.)	70	1599
ΑΛΠΙΝ (π.)	65	5060
ΑΛΣΤΕΡ ΣΤΑΡ (κ.)	72	113287
ΑΛΤΑΝΑ (κ.)	72	9824
ΑΛΤΕΝΒΕΛΣ (κ.)	78	12598
ΑΛΦΑ (κ.)	74	28640
ΑΛΦΕΙΟΣ	81	30747
ΑΛΦΕΙΟΣ	84	35209
ΑΜΑΛΘΕΙΑ (δ. Όνδ.)	69	2521
ΑΜΑΡΥΛΛΙΣ (Μπχ.)	83	14069
ΑΜΟΛΥΝΤΟΣ (μ.)	72	43243
ΑΝΑΛΕΣ (Μπχ.)	75	20879
ΑΝΑΣ (δ.κ.)	72	122936
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ II (π.)	77	4713
ΑΝΑΤΟΛΗ (δ.)	89	16681
ΑΝΔΡΕΑΣ Ζ. (δ.π.)	84	4509
ΑΝΔΡΕΑΣ Π. (κ.)	77	17001
ΑΝΔΡΕΑΣ Ν. ΧΑΤΖΗΚΥΡΙΑΚΟΣ (π.)	69	3826
ΑΝΔΡΟΣ ΑΝΤΑΡΕΣ (μ.)	73	115135
ΑΝΔΡΟΣ ΧΡΥΣΗ (δ.)	74	129796
ΑΝΕΖΙΝΑ (κ.)	77	6597
ΑΝΕΜΟΣ (Μπχ.)	78	9485

ε. Σαλβαντόρ 29/4	
ε. Τζακάριτα 7/4	
ε. Χόγκ Κόγκ 11/2	
υπέστειλε σημ. 'Αγ. Βικεντίου	
α. 'Αμστερνταμ 4/5	
πρ. Σάν Χουάν 14/4	
δ. Ντόβερ 12/4	
ε. Ν. 'Υόρκη 4/5	
ε. Σάο Σεμπαστιάο 29/4	
ε. Πειραιά 23/4	
ε. Μομπάσα 19/4	
δ. Παναμά 4/5	
υψωσε σημαία Μάλτας	
πρ. Πόρτλαντ 18/4	
πρ. Μοντεβιδέο 12/5	
ε. Σάντος 29/4	
πρ. Βραζιλία 27/4	
α. 'Ηστ Λόντον 11/3	
α. Σετουμπάλ 11/4	
α. Λονδίνο 3/5	
πρ. Ρένι 29/4	
α. Φάλμαρ Μπαί 3/5 *	
πρ. Γιβραλτάρ 29/4 *	
α. Μπαχραϊν 1/5	
α. Μπαχραϊν 6/5	
έπισκευές Τσίμπα 8/5	
α. Σουέζ 6/5	
πρ. Πειραιά 26/4	
δ. Κων/πολη 3/5	
α. Τζέντα 2/5	
μεταφορές Περσικού	
ε. 'Αμβέρσα 28/4	
α. Σανταλσόρα 26/4	
στο Ντόρμπαν 25/4	
α. Πειραιά 23/4	
στο Ρίο 'Ιανέιρο 11/5	
πρ. Νιγηρία 2/4	
α. Σήρνες 10/5	
πρ. Ρότερνταμ 22/4	
ε. 'Αμβέρσα 6/5	
α. Λός Πάλμας 5/5	
πρ. Τουμπάρδο 21/4	
α. Μπολών 6/4	
α. Κλαϊπέδα 6/5	
πρ. Γιβραλτάρ 30/4	
στο Χορμούζ	
πρ. Χουάγκου 29/4	
στην Παρανάγουα 17/4	
στο Χορμούζ	
δ. Σκώ 5/5	
α. Νταλνίν 22/4	
σημαία Παναμά	
πρ. Ούι Κουάδρ 8/3	
πρ. Ντουάλα 21/4	
πρ. Μεξικό 23/4	
πρ. Κόμπε 21/2	
ε. Ντόρμπαν 4/5 *	
α. Λός 'Αντζελες 3/5 *	
α. Χιούστον 28/4	
ε. 'Αμβέρσα 12/5	
πρ. Μπετζάγια 21/4	
πρ. Ρίο 'Ιανέιρο 15/4	
ε. Ρουέν 6/5	
δ. Γιβραλτάρ 1/4	
έπισκευές Πειραιά 21/2	
ε. Παρανάγουα 18/4	
πρ. Ποχάγκ 18/4	
α. Ταμπίκο 18/3	
ε. Πόρτ Σάι 22/4	
α. Λός Πάλμας 3/5	
α. Ν. 'Ορλεάνη 3/5	
πρ. Ν. 'Ορλεάνη 24/4	
πρ. 'Ιταλία 18/4/89	
α. Ν. Μαγκαλόρ 3/5	
πρ. Γιβραλτάρ 21/4	
ε. Ρότερνταμ 10/5	
α. Ντότζες 5/5	
ε. Κίγκτον 2/5	
ε. Λάγος 28/4	
α. 'Ελσίνκι 7/5	
έπωληθη άλλοδαπούς *	
μεσογειακές μεταφορές *	
πρ. 'Οίτα 10/4	
πρ. Χιούστον 29/4	
πρ. Σουρία 27/4	
α. Τορόντο 2/5	

ΑΝΘΕΝΟΡ ΕΞΠΡΕΣ (μ.)	78	1123
ΑΝΘΙΑ (κ.)	73	14364
ΑΝΘΟΣ (Μπχ.)	79	10996
ΑΝΝΑ (κ.)	76	15111
ΑΝΝΑ Χ. (μ.)	71	1594
ΑΝΝΑ ΣΙΕΡΡΑ (κ.)	71	7402
ΑΝΝΙΚΑ Ν. (κ.)	84	26132
ΑΝΤΑΛΥΑ (μ.)	74	14671
ΑΝΤΕΛ (μ.)	71	17975
ΑΝΤΖΕΛΙΚΑ (π.)	75	10036
ΑΝΤΖΕΛΙΝΑ ΔΗ ΓΚΡΕ'ΙΤ Ν. (κ.)	86	22273
ΑΝΤΖΕΛΜΑΡ (Μπχ.)	72	6680
ΑΝΤΡΙΟΥ Η. (κ.)	70	16258
ΑΝΤΩΝΗΣ Π. ΛΕΜΟΣ (π.)	76	15934
ΑΕΩΝ (κ.)	72	98905
ΑΠΙΛ (Μπχ.)	74	16006
ΑΠΜΑΝ 2 (π.)	77	11559
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΝΟΜΠΙΛΙΤΥ (μ.)	77	3827
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΑ'Ι'ΤΕΡ (κ.)	77	1599
ΑΠΟΛΛΩΝΙΑ ΦΕ'Ι'Θ (κ.)	77	6522
ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ ΑΝΔΡΕΑΣ III (κ.)	82	24597
ΑΠΤΕΡΑ (κ.)	70	23597
ΑΡΑΜΗΣ (κ.)	88	22000
ΑΡΑΜΠΕΛΛΑ (Μπχ.)	83	13589
ΑΡΑΜΠΙΑΝ ΤΡΕ'Ι'ΝΤΕΡ (δ.)	82	21164
ΑΡΑΜΠΙΑΝ		
ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (δ.)	81	21164
ΑΡΑΣΤΟΥ (κ.)	78	12774
ΑΡΚΟΖΥ (δ.κ.)	70	71080
ΑΡΓΟΛΙΣ	82	32224
ΑΡΓΩ (κ.)	70	11041
ΑΡΕΘΟΥΣΑ (κ.)	73	13265
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	64	1221
ΑΡΚΑΔΙΑ (Μπχ.)	73	12834
ΑΡΚΤΟΣ (κ.)	77	11559
ΑΡΜΑ (Μ.)	81	9387
ΑΡΜΟΝΙΑ (δ.κ.)	66	30647
ΑΡΟ (κ.)	68	2571
ΑΡΟΣΑ (κ.)	75	17355
ΑΡΤΕΜΙΣ (μ.)	77	1598
ΑΡΤΕΜΙΣ I (κ.)	72	3908
ΑΡΤΕΜΙΣ Σ.Β. (κ.)	79	23193
ΑΡΤΕΜΙΣΙΟΝ (κ.)	77	11989
ΑΡΧΩΝ (μ.)	73	16349
ΑΣΠΙΔΟΦΟΡΟΣ (μ.)	82	20537
ΑΣΠΙΣ (κ.)	75	16378
ΑΣΤΕΡΙΑΣ (δ.κ.)	68	14993
ΑΣΤΟΡ (κ.)	77	29871
ΑΣΤΟΡΙΑ (κ.)	72	18829
ΑΣΤΡΟΝ (μ.)	68	14691
ΑΤΛΑΝΤΙΚ (π.)	68	1804
ΑΤΛΑΝΤΙΚ III (π.)	82	9282
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΛΙΛΥ (κ.)	77	11159
ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΑ'Ι'ΝΤ	78	38467
ΑΤΛΑΝΤΙΣ Α. (κ.)	75	9195
ΑΤΛΑΝΤΙΣ ΤΟΥ (κ.)	81	14644
ΑΤΛΑΣ (κ.)	82	14644
ΑΤΛΑΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.)	82	22587
ΑΤΤΙΚΗ (Μβ.)	61	1354
ΑΤΤΙΚΟΣ (π.)	76	16366
ΑΥΡΗΛΙΑ (δ.μ.)	67	10973
ΑΥΡΗΛΙΑ (κ.)	69	14446
ΑΦΘΟΡΟΣ (π.)	69	38780
ΑΦΡΙΚΑΝ ΓΟΥΑΙΗΒ (μ.)	70	10618
ΑΦΡΟΔΙΤΗ (κ.)	66	2335
ΑΧΑΤΗΣ (δ.κ.)	66	25522
ΒΑ'Ι'Ν (δ.π.)	65	13408
ΒΑΛΒΙΣ ΜΠΑΙΗ (κ.)	68	8766
ΒΑΛΕΝΤΙΝΟ (κ.)	72	3822
ΒΑΛΗ Π. (κ.)	74	8925
ΒΑΜΑΝΤ ΓΟΥΑΙΗΒ (κ.)	85	16623
ΒΑΣΙΛΙΚΟΣ (δ.)	76	65917
ΒΑΣΙΠ (κ.)	70	12578
ΒΑΣΙΛΙΚΗ II (κ.)	70	14671
ΒΑΣΣΩ (Μπχ.)	67	34951
ΒΕΝΟΥΣ V (π.δ.)	81	42048
ΒΕΝΤΣΙΟΥΡΕΡ (δ.κ.)	72	17890
ΒΕΡΜΑ (κ.)	75	9632
ΒΕΡΝΤΙ (κ.)	78	6620
ΒΗΤΑΓΚΡΑΙΗΝ (κ.)	73	15683
ΒΗΤΑΛΑΚ (κ.)	72	16334
ΒΗΤΑΤΖΟ'Υ (κ.)	71	16917
ΒΙΓΚΟΡ (κ.)	76	11321
ΒΙΕΝΝΑ ΓΟΥΝΤ Ν. (κ.)	76	17161
ΒΙΚΤΟΡΥ (κ.)	78	10411

α. Μαϊάμι 4/5	
δ. Γιβραλτάρ 5/5	
πρ. Λεμεσό 25/4	
δ. Σουέζ 11/5	
ε. Πειραιά 21/4	
α. Ταρραγκόνα 23/4	
πρ. «Lucky Victory»	
ε. Ρουέν 6/5	
πρ. Πόιντ Νουάρ 22/4	
α. Ντόρμπαν 1/5	
πρ. Ι ιοκοχάμα 23/4	
μετ. «Atlantico» (Μπχ.)	
α. Ρότερνταμ 12/5	
πρ. Μπαγκόγκ 28/4	
πρ. Φουτζέιρα 29/3	
ε. Βαλτιμόρη 30/4	
ε. Ντόρμπαν 6/5	
πρ. Βεγγάζη 26/4	
α. Ρότερνταμ 4/5	
ε. Μασσαλία 5/5	
α. Βαγγαρέι 13/4	
α. Μοντοίρ 4/5	
ε. Ταϊτσούγκ 24/4	
έπισκευές Π. 'Ορντάζ 4/5	
έπωληθη	
έπωληθη Νορβηγούς	
α. Γιοκοχάμα 2/5	
στο Χορμούζ	
ε. Βανκούβερ 26/4	
δ. Γιβραλτάρ 1/5	
πρ. Άβνα 7/4	
ε. Λέγκχορν 2/5	
ε. Μπορντό 7/5	
ε. 'Οζάκα 1/5	
α. Ραβέννα 28/4	
α. Ρίο 'Ιανέιρο 21/4	
ε. Ταϊβιταβέσια 2/5	
πρ. Ν. 'Υόρκη 7/4	
πρ. Σαντάντερ 1/5	
α. 'Αμστερνταμ 4/5	
πρ. Κρόμπι 30/4	
ε. 'Αμβέρσα 11/5	
υπέστειλε κυπριακή	
πρ. Μπαντάρ 'Αμπάς 17/4	
ε. Ντόρμπαν 7/5	
μεταφορές Περσικού	
δ. Παναμά 4/5	
πρ. Καζαμπλάνκα 24/4	
πρ. Κόπερ 28/4	
πρ. 'Αλγέρι 18/4	
έπωληθη	
πρ. 'Ισραήλ 28/4	
δ. 'Ελσιόρη 24/4	
ε. Μπαντάρ 'Αμπάς 15/3	
πρ. 'Αμπιτζάν 4/4	
ε. Πόρτ όφ Σπαίν 26/4	
ε. Ρότερνταμ 7/5	
ε. Σιγκαπούρη 30/4	
έπισκευές Πειραιά 3/5	
στο Μπαντάρ 'Αμπάς 1/2	
ε. Ρότερνταμ 12/5	
α. Πιομπίνο 4/5	
πρ. Πόρτο Λιμών 29/4	
άργει Πειραιά	
α. Φός 4/5	
δ. Κων/πολη 6/5	
πρ. Δ. 'Αφρική 31/3	
μεταφορές Πάτρας	
ε. Σάντος 12/4	
ε. Σάντσαβαλ 29/4	
πρ. Νιγηρία 18/4	
πρ. Τζακάριτα 23/3	
πρ. Πειραιά 9/4	
πρ. «Arrow Ardour»	
α. Πόρτ 'Αρθουρ 2/5	
ε. Λάγος 29/4	
δ. Πόρτ Σάι 11/5	
ε. Πειραιά 27/2	
α. Πόρτ Κέλαγκ 3/5	
πρ. 'Ινδία 27/4	
πρ. Β. Κορέα 20/3	
ε. 'Αμβέρσα 12/5	
πρ. Παντάγκ 17/4	
α. Τζέντα 2/5	

ΒΙΒΛ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ							
ΒΙΒΛ ΝΤΕ ΝΤΟΥΝΚΕΡΚ	78	26409	πρός Τζιμπουτσί 11/5	ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΡΙΑ (μ.)	72	17510	έπωληση Ελληνες
ΒΙΝΤΑ (Μπχ.)	76	9833	πρός Βραζιλία 20/2	ΕΛΙΖΑΜΠΕΘ Κ. (κ.)	72	8936	α. Τορόντο 2/5
ΒΙΤΑΛΙ ΙΙ (κ.)	77	9767	α. Σ. Μαλώ 11/5	ΕΛΙΚΩΝ (Μπχ.)	80	16106	έπισκευές Χόγκ Κόγκ 1/5
ΒΛΑΧΕΡΝΑ ΜΠΡΗΖ (π.)	69	12360	ε. Ν. Υόρκη 5/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΜΟΥΡ (δ.π.)	72	54889	πρός Ντουμπάι 25/4
ΒΟΣΠΟΡΟΣ (κ.)	75	10136	ε. Μονβαλιόνε 2/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΝΤΕΝΤ (δ.)	72	51227	α. Κασσιούγκ 2/5
ΒΟΥΛΚΑΝ (κ.)	75	15113	α. Γιβραλτάρ 22/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΡΟΟΥ (δ.)	74	44396	πρός Ταϊλάνδη 30/4
ΒΡΑΧΟΣ (Ον.)	72	9284	ε. Ν. Όρλεάνη 30/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΑΡΤΣΕΡ (δ.)	76	59353	πρ. «Grand»
ΒΡΥΖΗ (κ.)	74	8915	ε. Πειραιά 25/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΓΚΡΑΝΤ (δ.)	76	183099	α. Ράς Τανούρα 29/4
Γ. ΡΟΥΣΣΟΣ ΙΙ (κ.)	76	1599	πρός Πειραιά 20/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΜΠΑΣΣΥ (δ.)	76	209788	α. Ν. Όρλεάνη 27/4
ΓΑΡΔΕΝΙΑ (δ.)	72	17309	α. Άμστερνταμ 8/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.)	67	47344	πρ. «Capitol»
ΓΑΡΜΠΗΣ	72	41164	ύψωση Έλληνική	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΚΑΠΙΤΟΛ			
ΓΕΡΟΣ (κ.)	73	30067	δ. Κων/πολη 3/5	(δ.Μπχ.)	76	188634	πρός Σιράχα 20/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ (Α.Β.)	69	1434	α. Πόρτο Τορρέζ 22/4	ΕΛΛΕΣΠ. ΚΑΡΕΪΤΖ (δ.)	75	45000	α. Τέξας Σίτυ 29/4
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. (κ.)	77	9178	ε. Χόγκ Κόγκ 4/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΝΤΙΓΚΝΙΤΥ (δ.)	74	44589	α. Γιβραλτάρ 6/5
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ.	70	8868	πρός Ίνδια 26/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΟΡΦΕΟΥΜ			
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Τ. (κ.)	71	18170	πρός Ρότερνταμ 30/4	(δ.π.)	75	146263	
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Χ. (κ.)	70	1599	ε. Πειραιά 6/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΜΑ-			
ΓΙΑΝΝΗΣ (μ.)	76	11049	πρός Άκρομα 27/4	ΟΥΝΤ (δ.π.)	77	173086	πρός Ντουμπάι 30/4
ΓΙΑΝΝΗΣ Ν.Κ. (κ.)	74	9059	πρός Νουακτσότ 17/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΑΡΑΝΤΑΪΖ			
ΓΙΟΡΒΑΣ (κ.)	73	11541	πρός Βομβόνη 26/4	(δ.π.)	75	146263	α. Ράς Τανούρα 1/4
ΓΙΟΥΚΟΝ (μ.)	81	1064	α. Λέ Χάβρη 4/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ			
ΓΙΟΥΝΙΤΥ 1 (π.)	73	58821	πρός Σέβεν Άιλαντς 29/4	(δ.π.)	75	42813	α. Ν. Όρλεάνη 23/4
ΓΙΟΥΡΟΛΙΜΠΕΡΤΥ (κ.)	74	15855	ε. Βέντισπιλς 9/5	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΕΡΕΝΙΤΥ (δ.)	76	39995	δ. Σουέζ 1/5
ΓΙΟΥΡΟΠΗΓΑΣΟΣ	72	14315	ε. Τάμπα 28/4	ΕΛΛΕΣΠ. ΣΠΙΡΙΤ (δ.π.)	73	53321	α. Φιλαδέλφεια 5/5
ΓΙΟΥΡΟΦΡΗΝΤΟΜ (κ.)	71	12256	πρός Ματάντι 22/4	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΤΕΝΑΣΙΤΥ (δ.)	74	43441	α. Τέξας Σίτυ 24/4
ΓΙΟΥΡΟΠΑ	71	54610	ε. Πόρτο Τάλμποτ 10/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΦΑΙΝΘ (δ.)	68	41965	ε. Ν. Όρλεάνη 16/4
ΓΚΑΔΡΙΑΤΙΚ (δ.π.)	70	1973	α. Ριγέκα 4/5	ΕΛΛΕΣΠΟΝΤ ΧΟΟΥΠ (δ.)	74	51501	έπισκευές Ουλσάν 7/4
ΓΚΑΖ ΑΙΤΖΙΑΝ (δ.π.)	69	6482	ε. Πόρτ Σαϊδ 3/5	ΕΛΛΗ (ΑΒ)	70	1437	πρός Ελλάδα 27/4
ΓΚΑΖ ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ (δ.π.)	65	3311	α. Ράς Γκαρίμπ 26/4	ΕΛΛΗ (μ.)	69	22915	ε. Γιβραλτάρ 6/5
ΓΚΑΖ ΚΑΖΠΑΝ (δ.π.)	65	3476	πρός Μπανιάς 19/4	ΕΛΛΙΝΑ ΙΙΙ (μ.)	77	14274	ε. Ν. Όρλεάνη 22/4
ΓΚΑΖ ΚΟΡΑΛ (δ.π.)	81	5640	πρός Ταϊλάνδη 10/4	ΕΛΜΠΕΛΛΑ ΙV	76	23980	πρός Γάνδη 22/4
ΓΚΑΖ ΜΑΡΜΑΡΑ (π.)	80	3040	α. Σουέζ 8/5	ΕΛΟΥΝΤΑ ΜΠΑΪΪΥ (π.)	71	15119	έπωληση Έλληνες
ΓΚΑΖ ΠΑΣΙΦΙΚ (δ.π.)	81	4764	α. Άμβούργο 4/5	ΕΛΠΑΔΑ (π.)	71	15723	α. Μαοναί 1/5
ΓΚΑΖ ΡΕΝΤΣΗ (π.)	81	3040	α. Ντορτούα 2/5	ΕΜΕΡΑΛΤ (δ.κ.)	73	104150	πρός Χάργκ 26/4
ΓΚΑΖ ΣΑΠΠΛΑΪΪΕΡ (δ.π.)	66	24696	α. Φουτζέιρα 3/5	ΕΜΙΑ Σ. (κ.)	75	9438	πρός Δ. Άφρική 30/4
ΓΚΑΖ ΤΣΑΝΝΕΛ (δ.π.)	66	7992	α. Ράς Τανούρα 2/5	ΕΜΠΟΝΥ Ι. (δ.π.)	68	15252	πρός Σαλίνα Κρούζ 2/4
ΓΚΑΖ ΦΑΡΗΣΤ (δ.π.)	87	8903	πρός Ντουμπάρ 22/4	ΕΝΤΕΡΠΡΑΪΖ 1 (π.)	74	13687	α. Άμβούργο 10/5
ΓΚΑΖ ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (δ.π.)	81	2635	δ. Σουέζ 4/5	ΕΞΠΛΟΡΙΤΑΣ (κ.)	74	10250	α. Καλλάο 17/4
ΓΚΑΛΤΑΪΝΤ	65	1222	μεσογειακές μεταφορές	ΕΠΟΣ (κ.)	75	16247	πρός Σκότ 29/4
ΓΚΛΑΪΝΤΕΡ (κ.)	72	20654	α. Ν. Όρλεάνη 28/3	ΕΠΤΑ (κ.)	81	14699	α. Μπαρογκούιλα 2/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΛΙΝΓΚ.	71	54996	ε. Πειραιά 29/4	ΕΠΤΑΛΟΦΟΣ	78	39814	πρός Άκρομα 13/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΜΑΚΑΤΣΑ	73	30450	ε. Μορμουγκάο 1/5	ΕΡΑΤΙΝΙ (μ.)	68	14569	δ. Κων/πολη 5/5
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΝΤΡΗΜ (κ.)	72	31935	ε. Πόρτ Άλφρεντ 1/5	ΕΡΑΤΩ (μ.)	68	16978	πρ. «Γκαϊντσοχεντ»
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΑΝ (κ.)	70	14756	α. Σουραμπάγια 12/4	ΕΡΙΚΟΥΣΑ ΓΟΥΕΪΒ (κ.)	86	15952	ε. Τάμπα 23/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΣΗΧΟΡΣ (π.)	71	16815	πρός Τουρκία 3/4	ΕΡΥΘΙΑΝΗ* (π.)	68	19044	πρός Άμβέρσα 1/4
ΓΚΛΟΜΠΑΛ ΤΣΑΙΗΝ (κ.)	73	15438	πρός Μπαγκκόγκ 29/4	ΕΣΚΟΥΑΪΡ (κ.)	68	11434	πρός Ίμπερσμπο 3/4
ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.)	70	54134	πρός Τσίβαν 7/3	ΕΣΜΕΡΑΛΝΤΑ Ι. (π.)	84	22629	πρός Ταϊτσούγκ 29/3
ΓΚΛΟΥΡΥ ΣΤΑΡ (κ.)	77	10460	δ. Παναμά 9/4	ΕΣΠΡΙΤ (κ.)	69	9985	ε. Γκρήνοκ 17/4
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΚΟΝΔΩΡ (π.)	83	24843	πρός Γιβραλτάρ 20/4	ΕΣΤΡΕΛΑ ΝΤΟ ΜΑΡ (κ.)	67	1199	πρός Ίνχαμπάνε 14/4
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΚΡΑΟΥΝ (π.)	71	12959	πρός Λά Γκουαίρα 24/4	ΕΤΕΡΝΙΤΥ (δ.κ.)	72	129216	ε. Λάιμπε Μπαί 4/5
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΜΙΖΟΥΣΙΜΑ (π.)	84	24850	α. Βανκούβερ 13/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ Ι (κ.)	73	1598	πρός Βεγκόζη 19/4
ΓΚΛΟΝΤΕΝ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ				ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΙΙ (κ.)	76	1595	ε. Πειραιά 1/5
ΙΙ (δ.π.)	79	3221	ε. Κόμπε 2/5	ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΠΕΤΡΑΚΗ (κ.)	78	11850	έπωληση άλλοδαπούς
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΑΝΑΓΙΑ (π.)	76	13027	α. Ν. Όρλεάνη 25/4	ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (κ.)	73	10058	ε. Πάιτ Λίζας 13/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΠΡΙΝΣ (π.)	84	21193	α. Ν. Όρλεάνη 1/5	ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ Χ. (κ.)	76	17308	στο Λένινγκραντ 27/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΙΜΙΖΟΥ (π.)	76	13024	ε. Ν. Υόρκη 3/5	ΕΥΒΟΪΚΟΣ (δ.κ.)	77	80824	πρός Γιβραλτάρ 7/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ	75	12291	πρός Ν. Όρλεάνη 4/4	ΕΥΔΗΛΟΣ (μ.)	67	1220	ε. Σπλίτ 23/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ (κ.)	75	17355	πρός Λένινγκραντ 15/4	ΕΥΔΟΚΙΑ ΙΙ (ΑΒ)	69	1473	ε. Ήμοχαβεν 9/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΣΤΑΡ Ι. (κ.)	68	9417	έπισκευές Κάγκλιανι 4/5	ΕΥΛΙΜΕΝΗ*	79	29875	πρός ΗΠΑ 25/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΕΝΝΥΟ (π.)	77	14531	α. Ν. Όρλεάνη 1/5	ΕΥΝΙΚΗ	77	29875	πρός Γιοκοχάμα 25/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΡΙΝΙΤΥ (π.)	85	21193	ε. Κομά Μπαί 2/4	ΕΥΠΟ ΑΓΕΟΣ (π.)	80	13035	α. Κολούμπια Ρίβερ 2/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ				ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΑΡ (π.)	76	9651	πρός Μαλαισία 14/4
(π.)	79	13005	πρός Ίλιτσεβσκ 7/4	ΕΥΠΟ ΑΓΚΝΙΚ (π.)	77	15356	α. Φλάσιγκ 1/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΤΣΑΡΙΟΤ (π.)	72	12959	α. Ν. Όρλεάνη 1/5	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΑ (π.)	77	15355	α. Νταβάο 6/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΑΛΚΟΝ.	83	24843	ε. Βανκούβερ 2/5	ΕΥΠΟ ΑΓΚΣΙΜΟΝΕ (π.)	79	9016	πρός Ν. Άφρική 30/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (π.)	77	11733	ε. Μανζανίλο 29/3	ΕΥΡΥΑΛΟΣ (κ.7)	72	30930	πρός Κορέα 29/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ (κ.)	77	9130	ε. Βανκούβερ 24/4	ΕΥΡΥΔΙΚΗ (κ.)	76	20546	πρός Ρίτσαρντ Μπαί 20/4
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΟΥΠ 1 (π.)	77	14531	ε. Σεβίλλη 30/4	ΕΥΤΥΧΙΑ (κ.)	70	18734	ε. Μπαρλέττα 5/5
ΓΚΟΑΝΤΕΝ ΧΟΡΑΪΖΟΝ (π.)	75	13036	ε. Ταμπίκο 8/4	ΖΑΡΑ (λ.)	77	16366	πρός Άλγερία 24/3
ΓΚΟΥΝΤ ΠΑΛ (π.)	77	21737	πρός Ταϊλάνδη 24/3	ΖΑΡΝΑΤΑ*	77	69338	πρός Κασσιούγκ 7/4
ΓΚΡΗΚ ΦΑΪΤΕΡ (δ.κ.)	74	60399	πρός Δ. Άφρική 24/4	ΖΑΦΕΙΡΙ (δ.κ.)	75	176008	στη Σεμόγκα (άποθήκη)
ΓΚΥΔΑΕΛΟΥΠΗ Ι. (π.)	81	11503	πρός Λά Γκουαίρα 28/4	ΖΕΥΣ Ι (π.)	60	17447	στη Σαφάγκα (άποθήκη)
ΓΟΥΕΪΒ ΚΡΕΣΤ (π.)	68	9067	πρός Τουρκία 17/4	ΖΕΦΥΡΟΣ ΙΙ	77	18838	πρός Νοβοροσίσκ 19/4
ΓΟΥΕΣΤΜΑΝ (κ.)	79	12214	πρός Βάλβις Μπαί 24/4	ΖΩΗ Χ. (π.)	68	10182	ε. Πειραιά 15/3
ΓΟΥΪΝΝΕΡ (κ.)	75	16421	στο Λένινγκραντ 28/4	ΖΗΝ	79	16379	α. Πόρτ Κέλαγκ 7/5
ΓΟΥΪΝΤΦΟΛ (κ.)	70	3971	α. Αδράκα 2/5	ΗΡΑ	79	16390	πρός Μόντρεαλ 28/4
ΓΟΥΪΣΤΟΜ (δ.κ.)	72	106266	πρός Σινγκαπούρη 3/4	ΗΡΑΚΛΗΣ (π.)	57	2875	στο Άσσάμπ 3/5
ΓΟΥΪΤΛΕΪΥ ΜΠΑΪΪΥ (κ.)	70	9907	πρός Δ. Άφρική 22/4	ΗΡΩΝ	76	17129	ε. Τακορίν 26/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΓΙΟΥΤΙΛΙΤΥ*	83	24500	α. Ρότερνταμ 26/4	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΑΞΙΑ (κ.)	85	25076	α. Λέγκχορν 3/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΕΜΠΑΙΡ	83	28268	πρός Καναδά 16/4	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΔΟΞΑ (κ.)	84	25063	πρός Ουλσάν 29/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΘΕΜΙΣ (κ.)	77	20604	πρός Μαλαισία 26/4	ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ ΜΑΝΑ	78	11003	στη Βασόρα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΙΝΣΙΠ (δ.)	80	40551	πρός Φόρτ ντέ Φράντς 19/4	ΘΑΛΙΑ (π.)	76	16873	α. Ρουέν 4/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΟΥΔΟΣ (δ.)	81	40357	ε. Μπόταν Μπαί 6/5	ΘΕΑΝΟΥΛΑ (κ.)	74	35540	α. Ν. Όρλεάνη 21/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ				ΘΕΙΟΣ ΒΙΚΤΟΡ (κ.)	66	1588	έπισκευές Πειραιά 13/1
(δ.κ.)	73	2219	ε. Κίγκστον 27/12	ΘΕΙΟΣ ΚΩΣΤΑΣ (κ.)	72	28021	πρός Άργεντινή 19/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ				ΘΕΙΟΣ ΓΕΝΝΗΤΩΡ (κ.)	75	65055	στο Σάινες 10/5
ΝΤΙΟΥΑΛΙΤΥ(μ.)*	70	56799	πρός Ρίτσαρντ Μπαί 22/4	ΘΕΟΔΩΡΟΣ Γ. (Ον.)	64	1579	πρός Άλγερία 24/4
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΙΟΥΕΤ (μ.)*	71	56800	πρός Κασσιούγκ 1/4	ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ ΙΙ (κ.)	70	1467	ρουμουλκείται Χάνζηρτ 11/5
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΡΙΚΑΒΕΡΥ (μ.)	73	114933	πρός Ότα 23/3	ΘΕΟΤΟΚΟΣ (Μπχ.)	70	55032	πρός Δουνκέρκη 3/5
ΓΟΥΔΡΟΥ (δ.κ.)	66	39042	στήν Πύλο 8/5	ΘΕΡΜΑΪΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	15086	πρ. «Όακμπακ»
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ (κ.)	76	23938	πρός Τάρτους 11/4	ΘΗΤΑ ΑΛΜΠΑΤΡΟΣ (δ. Κεϋ.)	72	2934	α. Αύγουστα 2/5
ΓΡΥΠΑΡΙΩΝ	71	37115	ε. Ουλσάν 14/4	ΘΗΤΑ ΙΚΑΡΟΣ (δ.π.)	77	995	α. Σούσα 4/5
ΔΑΛΑΚΙ (Μ.)	69	16229	α. Γκέιμπς 30/4	ΘΗΤΑ ΜΙΝΕΡΒΑ (δ.π.)	73	4937	πρός Μωχαμέντια 25/4
ΔΑΜΩΝ	74	20712	ε. Άσντοντ 26/4	ΘΗΤΑ ΜΙΣΤΡΑΛ (δ.π.)	73	1272	πρός Άλγέρι 25/4
ΔΑΡΔΑΝΕΛΛΙΑ (Μπχ.)	75	8884	πρός Ματάνζας 27/2	ΘΗΤΑ ΤΙΤΑΝ (δ.π.)	77	997	πρός Σουέζ 9/4
ΔΕΛΦΟΙ (δ.π.)	59	11841	πρός Μπόταν 22/1	ΙΛΙΟΝ (κ.)	72	8016	ε. Άλγκεθίρας 1/4
ΔΕΣΠΟΙΝΑ (κ.)	70	32758	ε. Γιουροπόρτ 11/5	ΙΛΙΑΧΟΣ (δ.Μπχ.)	77	25045	πρός Ν. Άμερική 26/4
ΔΗΜΗΤΡΑ ΜΠΙΟΥΤΥ (κ.)	74	6514	πρός Ν. Όρλεάνη 28/4	ΙΝΤΕΓΚΡΙΤΥ (κ.)	74	9192	πρός Περσικό 4/3
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (κ.)	69	16619	α. Ίντσόν 24/4	ΙΟΛΚΟΣ ΓΚΑΡΝΕΤ (κ.)	82	16472	πρός Τρίπολη 16/4
ΔΗΜΗΤΡΗΣ Ν. (π.)	74	6614	ε. Ίντσόν 24/4	ΙΟΛΚΟΣ ΛΕΤΖΕΝΤ (κ.)	80	19256	πρός Κίνα 26/4
ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΓΡ. (μ.)	68	19644	ε. Βαλτιμόρη 30/4	ΙΟΛΚΟΣ ΛΗΝΤΕΡ (κ.)	78	29991	α. Ίλιτσεβσκ 5/5
ΔΗΜΗΤΡΟΣ (κ.)	77	12590	ε. Ναγκόγια 2/5	ΙΟΛΚΟΣ ΧΙΣΤΟΡΥ (κ.)	78	20436	πρός Νοβοταλίν 25/3
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ V (δ.π.)	63	22862	α. Φουτζέιρα 9/3	ΙΟΝΙΑΝ ΗΓΚΛ (δ.π.)	82	4796	πρός Ίαπωνία 2/5
ΔΙΜΙΝΙ ΣΤΑΡ (δ.π.)	59	6785	ε. Μαπούτο 15/2	ΙΟΝΙΑΝ ΚΙΓΚ (μ.)	68	16588	δ. Παναμά 24/4
ΔΟΛΙΧΙ (κ.)	75	1599	α. Ντέλφζ 9/5	ΙΟΝΙΑΝ ΚΟΥΗΝ (κ.)	77	11488	α. Άβονιαμούθ 11/5
				ΙΟΝΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	77	6901	α. Λά Παλις 28/4
				ΙΟΝΙΑΝ ΣΕΪΪΛΟΡ (π.)	77	11884	δ. Παναμά 4/5
				ΙΟΝΙΑΝ ΣΗ (κ.)	78	3489	πρός Κράμπι 28/4
				ΙΟΝΙΑΝ ΧΑΡΜΟΝΥ (μ.)	67	5293	πρός Ίσπανία 1/5
				ΙΠΠΟΛΑΥΤΟΣ (κ.)	78	23230	πρός Πάτρα 30/4
				ΙΡΙΣ (κ.)*	70	5278	πρός Μπαγκλαντές 20/4
				ΙΣΜΕΝΙΟΣ	72	25035*	πρός Αγκόλα 29/1
				ΙΣΜΙΝΕΤΑ (κ.)	76	8372*	πρός Σάν Λορέντζο 28/4
				ΙΣΤΡΙΑ	81	31000	πρός Μπατάγια 23/4
ΕΒΕΡΧΟΟΥΠ (κ.)	69	10625	δ. Πόρτ Σαϊδ 7/5				α. Αύγουστα 2/5
ΕΚΟΥΕΪΤΟΡ (δ.)	77	58336	πρ. «Chevron Equator»				
ΕΚΤΩΡ (κ.)	74	19166	ε. Ν. Όρλεάνη 3/5				
ΕΛΕΝΑ V (π.)	73	20713	α. Άμβούργο 7/5				
ΕΛΕΝΗ Μ. (Μ.)	70	19344	πρός Αύγουστα 12/4				
ΕΛΕΟΥΣΑ (κ.)							

ΙΤΑΖΑ'Ι ΡΗΦΕΡ (π.).	64	7995	πρός Βραζιλία 15/4
ΙΩΑΝΝΑ Κ. (π.).	76	15608	ε. Ρουέν 7/5
ΙΩΑΝΝΗΣ Ρ. (κ.).	77	12772	πρός Άκαμπα 20/4 *
ΚΑΔΜΟΣ (Λιβ.).	72	11171	πρός Κολόμβο 23/4 *
ΚΑΛΛΙΩ (κ.).	69	9079	πρός Νητρούτ 17/4
ΚΑΛΛΙΟΠΗ Τ. (κ.).	75	35827	πρός Άντεν 14/4
ΚΑΛΥΨΩ (Μηχ.).	65	3801	μεταφορές Μπρίντζι
ΚΑΜΑΡΑ (π.).	73	57345	πρός Εύρωπη 1/5
ΚΑΜΕΛΙΑ (κ.).	73	19476	α. Βενετία 26/3
ΚΑΝΑΡΗΣ (κ.).	77	21667	δ. Κωνίπολη 29/4
ΚΑΠΑΔΟΚΙΑ (ΑΒ).	77	10688	α. Ν. Όρλεάνη 28/3 *
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ (Μ.).	67	16098	πρός Ίνδια 21/4 *
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ Γ. (κ.).	76	16037	α. Ν. Όρλεάνη 22/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ ΙΙΙ (κ.).	73	63218	ε. Πειραιά 11/3
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΩΡΓΗΣ	71	31584	πρός Ίαπωνία 29/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (Μηχ.).	73	62317	πρός Μπεϊλόν 6/4
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΗ (μ.).	68	26290	μετ. «Καπετάν Π.» (κ.)
ΚΑΠΕΤΑΝ ΣΙΔΕΡΗΣ (κ.).	69	34613	πρός Ρεκουεζάντα 9/4
ΚΑΠΠΑ ΜΑΙΡΗ (κ.).	77	9112	πρός Χό Τσί Μίνχ Σίτν 25/3
ΚΑΠΡΙΚΟΡΝ (κ.).	73	11954	πρός Πόρτο Λιμών 18/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΚΗΣ (π.).	68	10239	πρός Άβανά 12/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΒΕΝΙΑΜΗΣ (μ.).	67	15472	α. Άμβέρσα 5/5
ΚΑΠΤΑΙΝ Γ. ΓΙΑΝΝΕΛΟΣ (κ.).	77	9941	α. Λονδίνο 11/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΓΙΑΝΝΗΣ Λ. (μ.).	77	14349	δ. Σουέζ 11/5
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ (κ.).	68	13532	πρός Τρινιδάντ 28/4
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ Α. (κ.).	68	8978	δ. Πόρτ Σάιτ 2/5
ΚΑΠΤΑΙΝ Ε. ΚΥΡΙΑΚΟΥ (κ.δ.).	81	1800	πρός Γιβραλτάρ 4/5
ΚΑΡΑΒΟΣ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	77	18073	πρ. «Hansa Explorer»
ΚΑΡΙΝΑ (κ.).	72	11954	ε. Πειραιά 23/4
ΚΑΡΙΝΙΩ ΡΗΦΕΡ (κ.).	74	5379	πρός Μοντεβιδέο 5/4
ΚΑΡΤΕΡΑΔΟΣ ΙΙ (Όνδ.).	65	1219	πρός Γκάλατζί 22/3
ΚΑΣΗ (κ.).	75	76873	πρός Μιζουσίμα 12/4
ΚΑΣΣΑΝΔΡΟΣ (κ.).	77	19166	πρός Κόμπε 5/3
ΚΑΣΤΩΡ (δ.κ.).	77	19459	ε. Μπαχαράιν 5/5
ΚΑΤΕΡΙΝΑ Π. (δ.).	74	17218	ε. Μοτσίλ 3/5
ΚΕΑ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (κ.).	76	10805	α. Μπρέϊξ 5/5
ΚΕ'Ι'Π ΚΕΝΕΝΤΥ	71	9842	πρός Σουρία 26/3
ΚΕ'Ι'Π ΜΑΛΕΑΣ (κ.).	77	9942	πρός Λός 30/3
ΚΕ'Ι'Π ΜΟΝΤΕΡΕ'Υ (κ.).	71	9826	ε. Σάουθεντ Άνκοράτζ 12/5
ΚΕ'Ι'Π ΝΟΡΘ (κ.).	71	41565	πρός Ρεσίφ 24/4
ΚΕ'Ι'Π ΡΙΟΝ	72	9542	επωλήθη άλλοδαπούς
ΚΕ'Ι'Π ΣΟΥΠΗΡΙΟΡ (κ.).	74	8896	πρός Ίρην 27/4
ΚΕ'Ι'Π ΣΥΡΟΣ (κ.).	78	8898	α. Ν. Όρλεάνη 1/5
ΚΕ'Ι'Τ (μ.).	64	999	α. Ταρραγκόνα 6/5
ΚΕΛΛΑ (κ.).	69	16229	πρός Κορέα 18/4
ΚΕΝ Α'Ι'ΛΑΝΤ	81	9909	επωλήθη
ΚΕΝ ΚΟΝΦΙΝΤΕΝΣ (π.).	76	18124	α. Ήστ Λόντον 8/5
ΚΕΝ ΡΟΥΜΠΥ	78	11686	δ. Κωνίπολη 7/5
ΚΕΝ ΣΚΑ'Υ (π.).	73	22126	ε. Φιλαδέλφεια 3/5
ΚΕΡΙΝΙΑ (κ.).	77	8976	μετ. «Κερύνια Κυ.» (κ.)
ΚΙΓ'Κ ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ (δ.κ.).	69	46690	πρός Σίντι Κερρί 26/8
ΚΙΚΑ (κ.).	76	19451	πρός Ίνδονησία 27/4
ΚΙΜΩΛΟΣ ΙΙΙ (π.).	66	6995	πρός Μιλλάδο 19/4
ΚΙΓ'ΚΣΜΠΕΡΝΤ (δ.π.).	84	4509	πρός Μομπάσα 29/4
ΚΙΟΥΓΚΑ ΤΣΗΦ (π.).	69	1572	μεταφορές Ν. Γουίνεας
ΚΙΤΣΑ (κ.).	76	24800	πρός Σάφι 8/4
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (π.).	76	15756	ε. Βιζακαπίτανάμ 1/5
ΚΛΕΙΩ (δ.κ.).	68	40626	μετ. «Domita» (κ.)
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΝΔΑΡΙΝ (κ.).	86	10511	πρός Κούβα 18/3
ΚΑΙΠΠΕΡ ΜΑΤΖΙΚ (κ.).	83	10520	α. Λός Άντζελες 1/5 *
ΚΟΛΟΜΒΟΣ ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ (Βρ.).	84	10511	α. Χόγκ Κόγκ 6/5 *
ΚΟΜΠΕ 2 (δ.π.).	84	3793	δ. Σουέζ 4/5
ΚΟΜΠΕ ΤΖ. (δ.π.).	83	4433	ε. Πόρτ Σάιτ 11/5
ΚΟΝΠΟΛΙΣ	78	39814	α. Ν. Ύορκ 2/5
ΚΟΡΑΛ (μ.).	81	15397	πρός Ρινέκο 23/4
ΚΟΡΑΛ ΚΕ'Ι'Π (δ.κ.).	74	112825	στό Κάργκ (άποθήκη)
ΚΟΡΝΗΛΙΟΣ	74	35014	πρός Ν. Άφρική 28/4
ΚΟΡΥΤΟΝ (κ.).	75	17175	α. Άντοφαγκάστα 1/5
ΚΟΣΜΑΝ Ι (κ.).	77	14186	ε. Μαρίνα ντί Καράρα 11/4
ΚΟΣΜΑΝ ΙΙ (κ.).	77	15389	ε. Σετούμπαλ 29/4
ΚΟΣΜΑΣ Α. (δ.μ.).	74	15994	ε. Τσιταγκόγκ 6/5
ΚΟΤΟΥΚΟΥ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221	ε. Λύττελτον 4/5
ΚΟΥΚΑ (Ν.Ζ.δ.).	75	16221	πρός Βαγκαρέ 30/4
ΚΟΥΓΚΑΡ Ι. (δ.μα.).	66	38533	πρ. «Bashayer»
ΚΟΥΕΝΚΑ (Μηχ.).	81	10524	ε. Μπρέμερχάβεν 9/5
ΚΟΥΗΝ ΕΥΗ (δ.κ.).	71	52519	ε. Λέγκχορν 6/5
ΚΡΑΟΥΝ (δ.Μηχ.).	76	88886	δ. Πόρτ Σάιτ 9/5
ΚΡΕ'Ι'Ν (κ.).	76	20355	πρ. «Αντιγόνη Σ.Β.»
ΚΡΗΤΗ ΡΕΕ (Βα.).	79	7599	ε. Βολποράιζο 6/4
ΚΡΗΤΗ ΡΟΚ (δ.π.).	64	26621	α. Φουτζέιρα 28/4
ΚΡΙΣΣΑ (π.).	79	12784	πρός Κοσίμα 17/3
ΚΡΟΙΣΟΣ (Λιβάν.).	68	15809	μετ. «Free Power» (μ.)
ΚΥΔΩΝΙΑ (κ.).	77	9634	ε. Ντουάλα 13/4
ΚΥΚΛΑΔΕΣ (κ.).	68	10313	πρός Ίνδια 3/4
ΚΥΜΩ.	74	65685	υπέστειλε παναμαϊκή
ΚΥΠΡΟΣ ΓΚΛΟΥΡΥ (δ.κ.).	75	17875	ε. Σιλικάπ 8/4
ΚΥΡΗΝΙΑ (κ.).	71	15951	πρός Ροστόκ 21/5
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	72	51403	πρός Κωνσταντίνα 23/4
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Μ. (κ.).	71	14757	πρός Νακόντα 24/4
ΚΩΣΤΑΣ Η. (Μ.).	70	9981	επωλήθη Έλληνες
ΛΑΙΔΗ ΑΝΕΤΑ (μ.).	66	2990	ε. Νακόλα 21/2
ΛΑΙΔΗ ΑΝΘΟΥΛΑ (κ.).	76	2834	α. Ραβέννα 4/5
ΛΑΙΔΗ ΑΡΓΥΡΩ (κ.).	76	1575	ε. Πιομπίν 5/1
ΛΑΙΔΗ ΣΚΑ'Υ (κ.).	72	83714	στό Κόρσορ Ροάντς 10/5
ΛΑΙΔΗ ΤΕΡΡΥ (κ.).	77	4965	επισκευές Πειραιά 20/12
ΛΑΙΛΑΨ (κ.).	76	12166	πρός Μπαγκλάντ 27/4
ΛΑΚΕΡΤΑ (μ.).	75	18763	πρ. Λένινγκραντ 4/5
ΛΑΚΥ (Μηχ.).	68	8135	πρός Πουέρτο Μπαρίος 15/4
ΛΑΚΥΜΑΝ (κ.).	80	16225	δ. Παναμά 5/5
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.).	78	10698	πρός Μπαντάρ Άμπας 18/4
ΛΑΜΠΕΡΧΟΡΝ (δ.).	70	63519	πρός Σινγκαπούρη 9/4
ΛΑΟΥΡΑ (Όνδ.).	65	1600	πρός Μαπούτο 10/4
ΛΑΠΙΣ (κ.).	78	8980	ε. Βενετία 3/5
ΛΑΠΤΕΒ ΣΗ (π.).	75	12416	ε. Χουέλα 30/4
ΛΑΡΓΚΑΒΙΤΑ (δ.μ.).	61	22046	ε. Φουτζέιρα 12/10/89
ΛΑΡΝΑΚΑ (κ.δ.).	68	22244 *	πρός Όκρικα 24/4
ΛΑΡΣΕΝΣ (κ.).	73	17648 *	δ. Σουέζ 6/5
ΛΕΒΑΝΤΕΣ	77	70983	πρός Σάλλομ Βόε 25/4
ΛΕΓΚΑΣΥ (δ.κ.).	71	118865	στό Κάργκ (άποθήκη)

ΛΕΝΙ (δ.Μηχ.).	75	79249	δ. Σουέζ 9/5 *
ΛΕΝΤΟΥΔΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΙΙ (κ.).	74	18700	επωλήθη Έλληνες *
ΛΕΟΝΤΑΡΙ (κ.).	75	15684	α. Ν. Όρλεάνη 4/5
ΛΕΡΟΣ ΚΑΡΕ'Ι'ΤΖ (κ.).	72	17914	πρός Τυνησία 22/4
ΛΕΡΟΣ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.).	74	17414	πρός Άβανά 13/3
ΛΕΤΖΕΝΤ (π.).	71	3864	ε. Ήμοχαβεν 15/4
ΛΕΥΚΟΘΕΑ Λ. (κ.).	79	10354	πρός Σαβάνα 26/4
ΛΕΩΝ (Μηχ.).	72	19162	δ. Γιβραλτάρ 2/5
ΛΕΩΝ (κ.).	73	15382	πρός Γιούζνυ 3/4
ΛΗΜΝΟΣ ΡΕΕ (Βα.).	79	7598	πρό Μ. Μαγκάνου 6/4
ΛΗΝΤΕΡΜΑΝ (κ.).	77	19373	δ. Σουέζ 7/5
ΛΗΝΤΕΡΣΙΠ (δ.κ.).	68	53075	α. Τζέμπελ Ντάνα 2/5
ΛΗΤΩ ΙΙ (π.).	72	6106	πρός Βάρνα 24/4
ΛΙΛΥ Τ. (μ.).	54	1991	πρ. Ίνχαμπέν 14/4
ΛΙΜΠΕΕΛ * (π.).	69	17872	πρ. Άλχαγέρι 7/4
ΛΙΝΑ (Όν.).	66	2953	πρ. Βασιλικό Μπ. 26/4
ΛΙΝΑΡΟΣ (μ.).	71	51072	πρ. «Norman Trader»
ΛΙΝΚ ΤΑΡΚΕΤ (κ.).	74	8931	πρ. Άγγλία 8/4
ΛΙΣΟΣ (π.).	67	13881	πρ. Πειραιά 1/5
ΛΙΤΣΑ Ν. (κ.).	74	3256	ε. Ν. Όρλεάνη 1/5
ΛΟΝΤΟΝ ΒΙΚΤΟΡΥ (δ.Βρ.).	82	36865	ε. Φιλαδέλφεια 6/5
ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΙΡΙΤ (δ.Βρ.).	82	36865	πρ. Κιουρασάο 1/5
ΛΟΥΝΤΑ (δ.μ.).	69	41477	πρ. Γιβραλτάρ 1/5
ΛΥΔΙΑ (κ.).	76	5915	α. Άμβούργο 10/5
ΛΥΚΑΒΗΤΟΣ (μ.).	77	9247	στό Ντόρμπαμ 1/5
ΛΥΣ ΦΕΝΤΕΡΙΣΙΑ (κ.).	77	14834	πρ. Μονκαντίσου 14/4
ΜΑΓ'ΝΗΣΙΑ (Μηχ.).	78	13427	πρ. «Minerva»
ΜΑΔΕΡ ΕΡΟ'Ι'Κ.	75	34745	α. Δαμιέτα 25/4
ΜΑΙΡΥΛΟΥ 2 (κ.).	74	30168	πρ. Κωνσταντίνα 29/4
ΜΑΙΡΟΥΛΙ (κ.).	76	8731	πρ. Λουάντα 12/3
ΜΑΚΣΤΟΡΜ (κ.).	69	11700	πρ. Άλβανία 24/4
ΜΑΝΩΛΗΣ (κ.).	74	9800	πρ. Άκαμπα 28/4
ΜΑΟΥΝΤ ΑΘΩΣ (κ.).	73	72343	πρ. Τουμπάρδο 5/4
ΜΑΡ ΚΟΥΡΙΕΡ (π.).	70	9101	α. Λειζές 5/5
ΜΑΡΑΜΠΟΥ (κ.).	71	9810	ε. Φλάισγκ 28/4
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (δ.κ.).	63	36634	ε. Σάο Ζεμπασιτίο 1/5
ΜΑΡΓΑΡΙΤΤΑ Μ. (κ.).	73	18892	α. Πειραιά 11/4
ΜΑΡΓΚΟΤ (κ.).	71	11242	α. Άμβέρσα 3/5
ΜΑΡΙΑ ΔΙΑΜΑΝΤΩ (κ.).	76	10108	α. Ντόρμπαμ 25/4
ΜΑΡΙΑ Κ. (π.).	77	20502	α. Ρουέν 2/5
ΜΑΡΙΑ Μ. (κ.).	73	17327	πρ. Καναδά 9/4
ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΙΝΑ (κ.).	77	18604	ε. Σάν Φραντσίσκο 26/4
ΜΑΡΙΑΝΘΗ Μ. (δ.π.).	65	13512	μεταφορές Περσικού
ΜΑΡΙΓΚΟΛΑΝΤ (δ.π.).	70	17487	πρ. Παλάου Σαμπού 17/3
ΜΑΡΙΟΥΛΑ (κ.).	74	30341	ε. Μάλαγα 3/5
ΜΑΡΙΜΠΡΑΣ (δ.π.).	64	28986	πρ. Ρίο Τανέιρο 22/4
ΜΑΡΙΝΑ (Μ.).	70	18628	α. Λά Γκουλέτ 26/4
ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.Μηχ.).	76	138765	πρ. Φουτζέιρα 9/4
ΜΑΡΙΝΕΡ (κ.).	70	9077	πρ. Μπελαγουάνα 7/4
ΜΑΡΙΤΣΑ (κ.).	68	21228	α. Λός Πάλμας 5/5
ΜΑΡΙΤΣΑ Ν.Π. (κ.).	84	5717	α. Μονρόβια 29/4
ΜΑΡΚ Α'Ι'ΛΑΝΤ (κ.).	71	1516	πρ. Πειραιά 30/4
ΜΑΡΚΕΣΑ	77	33509	α. Γιβραλτάρ 15/4
ΜΑΡΚΟΣ Ν. (κ.).	69	10708	πρ. Ίνδια 3/4
ΜΑΡΥΛΙ (κ.).	74	15412	πρ. Μπαγκόγκ 6/4
ΜΑΞΤΕΡ Α. (μ.).	69	15520	πρ. Κούβα 30/4
ΜΑΞΤΡΟ ΓΙΩΡΓΗΣ Σ. (κ.).	74	20715	πρ. Κωνσταντίνα 21/4 *
ΜΑΞΤΡΟΓΙΩΡΓΗΣ Β. (κ.).	73	15498	ε. Παϊτα 23/3
ΜΑΤΣΕΣΤΙΚ (κ.).	79	10991	μετ. «Clipper Majestic» (θ.)
ΜΑΤΘΙΑΔΑΚΙ (κ.).	76	21372	α. Ν. Όρλεάνη 20/4
ΜΑΥΡΟΤΙΣΣΑ (κ.).	71	16623	δ. Σουέζ 5/5
ΜΕΛΟΝΤΥ (κ.).	77	9059	α. Κοτονου 3/5
ΜΕΣΙΚΑΝ ΣΗ (Φιλ.).	67	21141	α. Ν. Όρλεάνη 2/5
ΜΕΡΙΝΤΙΑΝ ΣΗ (κ.).	76	9872	πρ. Όπα 2/3
ΜΕΡΙΤ Ι. (π.).	73	112306	ε. Σεπετίμα 2/5
ΜΕΡΙΤ (π.).	69	35284	πρ. Περσικό 16/3
ΜΕΤΑΞΑΤΑ (δ.).	80	30875	ε. Ν. Όρλεάνη 3054
ΜΕΤΕΩΡΑ (δ.7).	79	43857	στή Λ. Τσάρλς 11/5
ΜΕΤΣΟΒΟΝ (δ.).	79	43857	ε. Σιβαβέτσια 22/4
ΜΗΤΕΡΑ ΒΑΣΙΛΙΚΗ (κ.).	74	12376	πρ. Τσιβάν 26/4
ΜΙΓΓΑΜΑ (π.).	75	12498	α. Νταμμάμ 5/4
ΜΙΑΝΤΟΣ	82	32506	στή Σεπετίμα 2/5
ΜΙΝΕΡΑΛ ΣΤΑΡ (κ.).	73	36330	άρχει Ν. Όρλεάνη
ΜΙΝΙ ΛΙΛΥ (π.δ.).	70	1781	
ΜΙΣΣ ΜΑΡΙΑ (κ.).	71	19061	ε. Κουϊγκντό 17/4
ΜΙΣΣ ΝΤΙΝΑ (κ.).	73	30930	επισκευές Μπαλιμπόα 4/5
ΜΙΣΤΡΑΛ (Α.).	74	39050	επισκευές Βαλτιμόρη 23/4
ΜΙΣΤΡΑΛ (κ.).	75	6728	α. Λειζές 4/5
ΜΙΧΑΛΗΣ Σ. (κ.).	71	2999	επισκευές Ντόρμπαμ 30/3
ΜΝΗΜΟΣΥΝΗ (κ.).	68	31507	πρ. Σαλάντα Μπαϊ 23/4
ΜΟΝΕΜΒΑΣΙΑ (δ.).	73	61183	πρ. Περσικό 23/4
ΜΟΝΤΕΣΤΥ (δ.κ.).	70	8870	επωλήθη Τούρκους
ΜΟΝΤΡΩ (κ.).	72	9924	πρ. Βραζιλία 28/4
ΜΟΝΤΡΩ ΣΤΑΡ (μ.).	67	30823	α. Γιούροπορτ 21/4
ΜΟΥΣΑΚΗ (κ.).	72	35506	α. Μονρόβια 16/4
ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ	77	5509	πρ. Καναδά 22/4
ΜΠΑΡΟΝΕΣ Μ. (κ.).	67	3987	στόν Πειραιά 9/3
ΜΠΑΡΟΥ ΙΙ (κ.).	76	3741	πρ. Άγκολα 29/3
ΜΠΑΤΤΕΡΦΛΑ'Υ (δ.κ.).	69	44860	στή Σεμάνκα (άποθήκη)
ΜΠΕΛΙΤΑ ΣΤΑΡ (κ.).	68	8370	πρ. Φάλμουθ 25/4
ΜΠΕΛΛΑ ΔΑΦΝΗ (δ.κ.).	66	37625	ε. Πειραιά 19/4
ΜΠΛΟΥ ΣΤΑΡ (π.).	70	3956	ε. Ντουμπάϊ 5/5
ΜΠΛΟΥ ΣΤΟΥΝ (κ.).	71	13867	πρ. Χοντζέντα 19/4
ΜΠΟΛΕΡΟ ΡΗΦΕΡ (π.).	68	9504	δ. Παναμά 1/5
ΜΠΟΛΙΒΑΡ (Μηχ.).	81	10199	α. Άμβέρσα 12/5
ΜΠΟΝ ΛΑΚ (κ.).	73	16106	πρ. Λειζές 28/4
ΜΠΟΥΕΝΟΣ Α'Ι'ΡΕΣ (κ.).	71	9603	ε. Ρόγα 5/5
ΜΠΟΥΚΑΔΟΥΡΑ	73	56273	α. Χούντ Πόιντ 7/5
ΜΠΡΑΒΟ ΤΖΩΡΤΖ (Όνδ.).	66	9085	πρ. Τζακάρα 21/4
ΜΠΡΑΖΙΛΙΑΝ ΣΚΑ'Υ (Λιβ.).	73	31881	α. Ν. Ύορκ 5/5
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΒΕΛΥΝ (κ.).	74	14969	πρ. Δανία 17/4
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΕΞΠΛΟΡΕΡ (μ.).	68	6870	ε. Μαρίνα ντί Καράρα 6/5
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΠΑ'Ι'ΟΝΗΡ (μ.).	68	6789	ε. Πειραιά 12/3
ΜΠΡΑ'Ι'Τ ΣΤΑΡ (κ.).	71	13193	πρ. Κόλο ΜΠΑ 28/4
ΜΠΡΙΑΛΙΑΝΤ (δ.κ.).	72	17980	πρ. Όκρικα 29/4
ΜΠΡΗΤΕΝ (δ.κ.).	67	41524	ε. Πειραιά 1/4
ΜΥΚΟΝΟΣ (δ.).	71	1748 *	πρ. Δασκάρ 16/4
ΜΥΡΙΝΑ (Λιβ.).	82	32506 *	πρ. Ρίτσορντς Μπαϊ 6/4
ΜΥΡΙΝΙΔΗ	77	5511	ε. Σάν Νικόλας 1/5 *
Ν. ΜΕΡΙΣΙΝΗ (π.).	74	8558	ε. Μόγκλα 2/5 *
ΝΑΒΙΓΚΛΟΥΡΥ (κ.).	71	9646	δ. Πόρτ Σάϊν 10/5
ΝΑ'Ι'Α (κ.).	70	9069	πρ. Λάγος 22/4
ΝΑ'Ι'Τ ΔΑ'Ι'Τ (Μηχ.).	77	34841	α. Λός Πάλμας 4/5

ΔΕΟΣ ΠΡΑΓ'ΙΝΤ (κ.)	73	10982	πρός Άλγερία 10/4
ΑΡΕΤ'ΙΤΟΡ(κ.)	80	14760	ε. Λένινγκραντ 24/4
ΑΤΑΛΙΑ (κ.)	76	1000	ε. Βαλέντσα 4/5
ΑΤΑΣΑ Ι. (Ον.)	65	1000	α. Γκάνδη 1/5
ΑΥΤΙΛΟΣ(κ.)	70	16224	ε. Ν. Όρλεάνη 29/4
ΑΥΤΙΛΟΣ Α.Σ. (κ.)	74	30340	πρός Άγκόλα 23/5/89
ΕΔΙ Ι. (δ.κ.)	74	39018	ε. Σαβάννα 14/4
ΕΟΣ (κ.)	71	9082	πρός ΗΠΑ 14/4
ΕΣΣΗ (κ.)	72	60414	ε. Μαλίνα 22/4
ΕΣΤΩΡ (κ.)	77	19166	ε. Σαλβαντόρ 8/12
ΕΦΕΛΗ Ι. (κ.)	71	12202	πρός Νοβοροσίσκ 23/4
ΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (κ.)	76	35567	επισκευές Πειραιά
ΙΚΙ Ι. (δ.κ.)	75	65459	ε. Άνγκρα ντό Ρέις 26/4
ΙΚΙ ΚΟΛ (Μπχ.)	75	61000	πρός Γιβραλτάρ 23/4
ΙΚΟΛΑΟΣ (δ. Μπχ.)	86	24843	επισκευές Άϊόι 12/5
ΙΚΟΛΑΣ (π.)	69	5997	επισκευές Γκάλβεστον 14/5
ΙΚΟΛΑΣ Κ. (π.)	71	5447	α. Βενετία 28/4
ΙΚΟΛΑΣ Κ.	82	29700	ύψωσε Έλληνική
ΙΚΟΠΟΛΙΣ (δ.)	56	2163	α. Ρότερνταμ 11/5
ΙΚΟΣ Α. (π.)	70	45752	πρός Περσικό 28/4
ΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ (κ.)	70	45752	πρ. «Sea Monica»
ΙΚΟΣ Ν. (κ.)	84	23186	α. Κορούνα 2/5
ΙΟΥΚΑΣΤΑ ΣΙΤΥ (π.)	74	10089	ε. Κωτζακόβλκ 11/4
ΙΟΥ ΧΟΟΥΠ (π.)	72	13920	πρός Χάργκ Άιλαντ 19/1
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	117178	δ. Πόρτ Σάϊδ 6/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	70	62357	πρός Σέβεν Άιλαντ 29/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	70	45752	α. Μαϊάμι 8/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	77	1747	πρός Φλόριδα 27/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	88	1905	επισκευές Λάς Πάλμας 23/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	72	7266	δ. Σουέζ 1/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	69	11148	πρός Δ. Αφρική 27/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	75049	ε. Ντόρμπαμ 3/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	79	16432	α. Πειραιά 19/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	75	35764	πρός Ίνδονησία 30/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	76	22297	στό Παλάου Σαμπού (άποθήκη)
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	113778	ε. Τσιταγκόνγκ 26/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	63	10617	πρός Ίτακού 29/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	70	17355	πρός Σουάπ 21/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	17355	ε. Νταβό 10/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	68	9003	μεταφορές Περσικού
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	67	1599	ύψωσε Έλληνική
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	68	958	πρός Καζαμπλάνκα 28/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	78	2491	πρός Κωνσταντίνα 27/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	70	11248	ε. Ρουέν 3/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	72	17399	ε. Βασιλικό Μπαϊν 2/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	69	4229	πρός Σ. Λουσία 15/2
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	75	138037	α. Ντόρμπαμ 5/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	84	17879	πρός Κληβελαντ 24/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	85	17879	δ. Σουέζ 3/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	76	126990	α. Σίνε 20/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	79	59882	μεσογεικές μεταφορές
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	61	1098	επισκευές
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	62	2606	ε. Βρόσθη 5/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	70	22912	πρός Βομβάη 13/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	71	13858	α. Άμβούργο 12/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	71	9868	α. Γιβραλτάρ 5/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	75	39656	δ. Κων/πολη 8/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	72	4503	πρός Κόρινθο 10/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	75	1999	α. Γκάνδη 1/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	76	37784	ε. Μασσαλία 5/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	69	11434	α. Πόρτ ντε Μπούκ 5/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	84	4083	πρός Άρκα 24/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	76	12443	πρός Άλεξάνδρεια 19/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	79	3818	στό Χάργκ (άποθήκη)
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	75	176009	α. Έβερετ 3/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	84	13852	μεταφορές Κιούγκα
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	69	1582	α. Παναμά 4/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	69	9627	α. Μόγκλα 3/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	73	16317	α. Βαλέντσα 6/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	79	9427	πρός Γιβραλτάρ 12/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	71	41961	πρός Κούβα 7/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	75	8826	δ. Παναμά 28/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	82	35380	πρός ΗΠΑ 17/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	72	44140	ε. Ρίο Ίανέιρο 20/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	69	9982	ε. Χοντίντα 10/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	72	11185	πρός Σαλίνα Κρούζ 12/3
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	70	16128	ε. Ταϊτόνγκ 7/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	84	21426	δ. Παναμά 28/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	80	30639	πρός Τόκιο 19/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	78	7623	πρός Κολόμπο 11/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	70	11489	α. Βαλέντσα 5/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	69	1971	πρός Μπαντάρ Άμπας 17/2
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	84	22511	πρός Μεταγκόνκ 16/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	84	22100	μεταφορές Περσικού
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	74	124871	πρός Σκίττα 30/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	65	1598	α. Γέλα 9/3
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	74	16388	πρός Μουρράν 23/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	79	13251	ε. Παράναγους 19/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	75	26301	δ. Κων/πολη 6/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	69	9907	ε. Πειραιά 12/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	69	15874	πρός Κολοόμια ρίβερ 19/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	77	36411	ε. Λεμεσό 4/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	70	4095	ε. Βαλτιμόρη 25/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	76	19166	ε. Ν. Όρλεάνη 30/4
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	77	21668	α. Φουτζέιρα 8/2/89
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	71	104253	ε. Βαλέντσα 7/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	70	4095	δ. Πόρτ Σάϊδ 7/5
ΙΟΥΒΕΛΤΥ (δ.κ.)	66	41521	

ΠΕΡΙΚΛΗΣ (κ.)	77	9783
ΠΕΡΙΚΛΗΣ Γ.Κ. (κ.)	74	36914
ΠΕΡΛΑ (κ.)	72	16402
ΠΗΓΑΣΟΣ (π.)	72	15798
ΠΗΓΑΣΟΣ (Λιβ.)	69	10839
ΠΗΛΕΟΠΗ (δ.)	65	25503
ΠΙΒΟΤ (δ.κ.)	75	109979
ΠΙΟΝΑΡ (κ.)	69	6162
ΠΙΤΖΕΟΝ (κ.)	69	9072
ΠΛΑΤΩΝ ΡΗΦΕΡ (Ονδ.)	63	2603
ΠΛΥΜΟΥΘ (κ.)	74	8825
ΠΟΙ'ΝΤ ΚΛΗΑΡ (μ.)	72	57102

ε. Ρεσίφ 6/3	
ε. Βανκούβερ 2/5	
α. Ν. Όρλεάνη 17/4	
επισκευές Πειραιά 21/11/89	
πρός Ταϊλάνδη 26/2	
πρός Ρίο Ίανέιρο 28/4	
πρός Σεμάγκα Μπαϊν 27/4	
πρός Ντουάλα 20/4	
ε. Βομβάη 1/5	
πρός Πειραιά 2/4	
α. Καζαμπλάνκα 19/3	
πρός Πόρτο Όρντζ 12/4	

ΠΟΝΤΙΑΚΗ ΔΟΥΛΕΙΑ (κ.)	81	15881
ΠΟΝΤΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	84	16912
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ (κ.)	72	35840
ΠΟΝΤΟΣ	77	8767
ΠΟΡΤΑ'ΙΤΙΣΣΑ (μ.)	72	14675
ΠΟΥΜΑ (κ.)	70	10469
ΠΡΑ'ΙΜ (κ.)	76	1596
ΠΡΑ'ΙΜ ΒΙΚΤΟΡΥ (π.)	70	30890
ΠΡΙΑΜΟΣ (κ.)	77	15285
ΠΡΙΓΚΙΠΟΣ (κ.)	67	40675
ΠΡΙΜΑΒΕΡΑ (δ.μ.)	68	10339
ΠΡΙΜΑΡΙΤΗΣ	68	10722
ΠΡΟΓΚΡΕΣΙΒ (π.)	83	26996
ΠΡΟΔΙΚΟΣ (δ.)	76	11768
ΠΡΟΔΟΜΟΣ (κ.)	77	10442
ΠΡΟΙΚΟΝΗΣΟΣ (κ.)	73	11383
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ (π.)	68	18525
ΠΡΟΣΠΕΡΙΤΥ Χ. (κ.)	79	11243
ΠΡΟΥΣΣΑ (κ.)	74	5071
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ (π.)	72	12982
ΠΡΟΤΕΥΣ (κ.)	84	26959
ΠΡΟΤΕΥΣ (δ.)	73	65885
ΠΥΘΙΑ (κ.)	71	11758
ΡΑΦΟΝΤΥ (κ.)	78	11875
ΡΕΔΕΣΤΟΣ (Μπχ.)	81	8352
ΡΕΝΟΥΑΡ (κ.)	75	6016
ΡΕΤΖΕΝΤ (κ.)	69	1573
ΡΗΦΕΡ ΠΡΟΓΚΡΕΣ (κ.)	73	8405
ΡΙΒΕΡ ΓΟΥΕΑΡ (κ.)	77	39562
ΡΙΖΑΛ (Φιλ.)	77	10409
ΡΙΟ ΒΕΝΤΣΙΟΥΡ	68	24893
ΡΟΖΑ (κ.)	71	17877
ΡΟΚΚΟ ΣΑΝ (π.)	70	1598
ΡΟΟΥΖ (δ. Ονδ.)	67	37625
ΡΟΟΥΖ ΝΤΑΛΛΙΑ (δ.κ.)	64	4824
ΡΟΟΥΖ ΣΤΟΟΥΝ (π.)	81	8352
ΡΟΥΜΠΕΝΣ (κ.)	73	22626
ΡΟΥΜΠΥ Ι. (π.)		

Σ.Β. ΕΕΙ (κ.)	68	13546
Σ.Β. ΕΠΤΑ (μ.)	65	20002
ΣΑΒΒΑΣ ΙΙ (δ.κ.)	66	39695
ΣΑ'ΙΝΙΚ ΓΤΑΡ (δ.κ.)	71	128929
ΣΑΙΝΤ ΕΛΕΝ (δ.κ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΝΙΚΟΛΑΣ ΙΙ (δ.μ.)	74	25765
ΣΑΙΝΤ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (κ.)	73	8734
ΣΑΙΝΤ ΤΖΩΝ ΙΙ (δ.μ.)	76	21619
ΣΑΜΟΥΕΛ ΦΡΑΝΣΙΣ (κ.)	77	19199
ΣΑΜ ΛΟΥΗΣ (Ονδ.)	76	2144
ΣΑΜΤΖΩΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (π.)	75	29068
ΣΑΝ ΙΙ (π.)	75	14523
ΣΑΝ ΛΑΚ (κ.)	66	3314
ΣΑΝ ΤΖΩΝ Ι (κ.)	70	11122
ΣΑΝ ΤΖΩΡΤΖ (κ.)	71	9084
ΣΑΝΡΑ'ΙΖ (κ.)	71	13575
ΣΑΝΣΕΤ (Μ.)	67	8064
ΣΑΝΤΡΑ Κ. (π.)	70	11329
ΣΑΝ ΡΡΟΣ (κ.)	76	10221
ΣΑΝ ΧΑΡΙΣ (κ.)	72	3137
ΣΑΟΥΘ Α'Ι'ΛΑΝΤ (π.)	75	12322
ΣΑΟΥΘ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	74	12498
ΣΑΟΥΘ ΣΤΑΡ (π.)	71	43867
ΣΑΡΑ ΜΠΕΤΣΕΤ (κ.)	72	14095
ΣΑΡΑΑ (κ.)	77	17772
ΣΑΡΑΝΙΚΟΣ ΙΙ (κ.)	78	10301
ΣΑΧΑΡΑ (δ.)	74	164758
ΣΕΒΙΛΛΑ ΓΟΥΑΙΝΒ (κ.)	86	15933
ΣΕ'Ι'ΑΜΑΝ (κ.)	80	17798
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (δ.Μπχ.)	75	117143
ΣΕ'Ι'ΛΟΡ (κ.)	70	9951
ΣΕΙΡΗΝΑ (π.)	77	16267
ΣΕΛΑΤΑΝ(κ.)	73	8917
ΣΕΝΤΣΙΟΥΡΥ ΝΤΟΥΝ (δ.π.)	75	51898
ΣΕΡΑΦΕΙΜ (π.)	79	14889
ΣΕΡΙΦΟΣ (δ.μ.)	70	1598
ΣΗ ΒΙΚΤΟΡΥ	69	43456
ΣΗ ΚΙΓΚ (κ.)	72	16018
ΣΗ ΚΟΥΝΗ ΙΙ (κ.)	82	19494
ΣΗ ΛΙΟΥΡΑ (δ. Μπχ.)	68	66113
ΣΗ ΜΙΟΥΖ (κ.)	76	18174
ΣΗ ΝΤΡΗΜ (Μπχ.)	71	4713
ΣΗ ΟΑΘ (κ.)	74	3764
ΣΗ ΟΑΘ (δ.μ.)	76	16277
ΣΗ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	84	4073
ΣΗ ΠΡΟΓΚΡΕΣΣ (κ.)	70	12142
ΣΗ ΣΟΝΝΕΤ (κ.)	79	15688
ΣΗ ΣΠΙΡΙΤ (κ.)	71	48685
ΣΗ ΦΕ'Ι'Θ (μ.)	70	15216
ΣΗΒΕΝΤΣΟΥΡ (δ.μ.)	71	14130
ΣΗΓΚΑΡΤΙΑΝ (μ.)	76	30343
ΣΗΓΟΥ'ΙΝΤ 2 (δ.μ.)	78	28025
ΣΗΚΡΟΣ (δ.μ.)	74	20704
ΣΗΛΑΚ ΙΙΙ (κ.)	77	15264
ΣΗΜΑΙΝΤ (κ.)	74	18963
ΣΗΛΙΝΚ (Μαλτ.)	70	11188
ΣΗΜΕΡΙΤ (Μ.)	78	19211
ΣΗΜΙΟΥΖΙΚ ΙΙ (μ.)	77	14275
ΣΗΜΟΝΑΡΚ (Μ.)	84	18173
ΣΗΜΠΑΛΚ (κ.)	74	33073
ΣΗΜΠΗ (κ.)	74	29827
ΣΗΜΠΟΝΙ (κ.)	76	32971
ΣΗΜΠΡΕΣΣ (κ.)	69	33328
ΣΗΜΠΡΕ'Ι'ΒΡΥ (δ.μ.)	73	17795
ΣΗΜΠΡΗΖ (κ.)	71	11005
ΣΗΝΤΡΑ'ΙΒ (κ.)	82	18709
ΣΗΠΕ'Ι'Σ (μ.)	77	15225
ΣΗΠΡΑ'ΙΝΤ ΙΙ (δ.μ.)	74	18631
ΣΗΠΡΙΝΣΕΣ ΙΙ (κ.)	76	16432
ΣΗΡΑ'ΙΝΤΕΡ (μ.)	77	30370
ΣΗΡΑΜΠΛΕΡ (δ.μ.)	73	17310

πρός Ντουλούβ 23/4
α. Λεμεσό 27/4
ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 3/4
ε. Μπ. Άιρες 30/4
α. Ν. Όρλεάνη 5/5
ε. Πειραιά 24/4
α. Λεμεσό 3/5
α. Όγκνις 4/5
δ. Κων/πολη 20/4
α. Καζαμπλάνκα 21/4
α. Ν. Όρλεάνη 17/4
πρός Ίαπωνία 28/4
πρός Κωσταντακόβλκ 20/4
ε. Βομβάη 2/5
δ. Μπουρναμπουτελ 6/5
επωλήθη
α. Μπουρντ 5/5
α. Ν. Όρλεάνη 31/3
ε. Ν. Όρλεάνη 3/5
α. Τζουμπά 12/4
πρός Βραζιλία 22/4
πρ. «Toma»
πρός Γκουαγιακούιλ 16/4
πρός Μοντρεάλ 25/4
α. Καρατάι 19/4
α. Γένοβα 5/5
πρός Άλγερία 7/4
α. Καέν 25/4
ύψωσε κυπριακή
πρός Μπαντάρ Άμπας 25/4
πρός Γκντάνσκ 2/4
πρός Γουακαγιαμά 30/4
στό Γκιζάν
α. Ζέιτ Μπαϊν Τέρμ. 28/4
α. Μάλαγα 7/5
πρ. «Ρούμπι»
πρός Κωνσταντίνα 24/4

πρός Κωνσταντίνα 23/4
ε. Ν. Όρλεάνη 2/5
α. Άιν Σούκνα 30/3
α. Ντουμπάι 27/4
α. Τάρμπεντ Άιλαντ 3/5
α. Φόλμουθ Μπαϊν 4/4
ε. Πόρτ Μωχ. Μπίν Κασίμ 12/4
α. Πόρτ ντε Μπούκ 21/4
επισκευές Ντόρμπαμ 12/5
πρός Άνναμπα 13/4
πρός Σκ 10/5
α. Ν. Όρλεάνη 27/4
μεσογεικές μεταφορές
ε. Μόντρεαλ 30/4
πρός Ίνδονησία 17/3
πρός Κωνσταντίνα 19/4
α. Πόρτ Κέλαγκ 4/5
πρός Κούβα 14/3
επισκευές Πειραιά
ε. Λά Γκουλέτ 17/4
πρός Νουακτσότ 13/4
πρός Βιεννά 26/3
πρός Κωνσταντίνα 30/4
α. Γιβραλτάρ 4/5
πρός Σινγκαπούρη 19/4
πρός Μασσάουα 13/4
πρός Περσικό 25/4
ε. Ταλκαχουάνο 17/4
πρός Άλγερία 18/3
πρός Φουτζέιρα 9/4
επωλήθη
ε. Χιούστον 30/4
ε. Νταλν 11/4
στη Σινγκαπούρη 2/5
πρός Γιβραλτάρ 29/3
πρός Τύνιδα 26/4
πρός Κωνσταντίνα 30/4
πρός Πειραιά 24/4
α. Φουτζέιρα 29/4
επωλήθη Έλληνες
δ. Κων/πολη 2/5
ε. Πειραιά 30/4
πρός Ρόττερταμ 29/4
α. Λειδές 3/5
πρός Μπαγκκόκ 2754
πρός Πειραιά 17/4
ε. Γιοκοχάμα 3/5
επισκευές Πειραιά 8/2
επωλήθη
α. Χουέλβα 28/4
α. Ρόττερταμ 4/5
δ. Κων/πολη 7/5
α. Άμστερνταμ 3/5
ε. Γκέιμς 4/5
ε. Άλτοξβόκ 9/5
πρός Μπ. Άιρες 25/3
α. Μπαντάρ Άμπας 14/2
ε. Χοντίντα 16/4
πρός Μπάγια Μπλάνκα 18/4
πρός Νοβοταλν 25/4
α. Γκάνδη 8/5
δ. Κων/πολη 6/5
α. Ν. Ν. Όρλεάνη 2/5
α. Λάγος 1/5
α. Άμβουρργο 10/5
ε. Φουτζέιρα 25/4
α. Βίλα Κονστιτιουσόν 3/5
πρός ΗΠΑ 26/4
ε. Βέντοπιλς 29/4
πρός Ίράν 28/3
α. Χουέλβα 2/5

ΣΗΤΑ	73	16095
ΣΗΤΑΜΠΙΟΝ (κ.)	73	16095
ΣΗΦΑΙΤΕΡ (Μ.)	75	18794
ΣΗΦΑΛΟΝ (κ.)	74	31228
ΣΗΦΕΑΡΕΡ	73	29763
ΣΗΦΑΠΠΥ (κ.)	73	14353
ΣΗΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	75	17129
ΣΙΕΝΝΑ (δ.)	86	41766
ΣΙΑΒΕΡ ΓΚΛΟΥΡΥ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.μ.)	71	80824
ΣΙΑΒΕΡ ΕΞΠΡΕΣ (κ.)	79	12750
ΣΙΑΒΕΡ ΝΑΒΙΓΚΕΪΤΟΡ (κ.)	76	20654
ΣΙΑΒΕΡ ΝΤΡΗΜ (π.)	85	13911
ΣΙΑΒΕΡ ΤΑΡΚΕΤ (κ.)	80	24917
ΣΙΑΒΕΡ ΤΣΑΡΙΟΤ (κ.)	76	12440
ΣΙΑΒΕΡ ΦΑΙΗΘ (Μπχ.)	75	13835
ΣΙΛΙΜΝΑ	78	32508
ΣΙΜΠΕΛΙΟΥΣ (δ.π.)	72	55878
ΣΙΜΠΟΥΜΙ (κ.)	75	16849
ΣΙΜΠΡΟΚΕΡ (κ.)	80	14825
ΣΙΤΥ ΟΦ ΕΛ ΜΙΝΑ (Λιβ.)	69	15688
ΣΙΤΥ ΟΦ ΜΠΕΪΡΟΥΤ (Λιβ.)	69	15688
ΣΚΑΡΟΣ (κ.)	63	10617
ΣΚΑΪ'ΛΑ'Ι'Ν (δ.Μ.)	73	17466
ΣΚΑΪ'ΜΑΝ (κ.)	77	11679
ΣΚΑΪ'Υ' ΡΕΪ'ΝΤΖΕΡ (κ.)	76	10804
ΣΚΙΠΠΕΡ Ν. (κ.)	77	19993
ΣΚΥΡΟΣ (μ.)	66	19920
ΣΚΥΡΩΝ (δ.)	74	75049
ΣΜΥΡΝΑ (κ.)	74	20712
ΣΜΥΡΝΗ (κ.)	77	8989
ΣΟΥΑΝ (κ.)	77	19284
ΣΟΥΕΡΤΕ	77	33408
ΣΟΥΝΙΟΝ (κ.)	67	13540
ΣΟΥΠΕΡΙΤΑΣ (κ.)	73	20538
ΣΟΥΠΕΡΝΑΛ (δ.κ.)	70	103508
ΣΟΦΙΑ (κ.)	68	2712
ΣΠΑΡΤΑ (π.)	69	1595
ΣΠΕΤΣΑΙ (κ.)	69	34054
ΣΠΗΛΙΑΔΑ	78	12518
ΣΠΛΕΝΤΟ (δ.κ.)	63	31290
ΣΠΥΡΙΔΩΝ Χ. (κ.)	71	17878
ΣΠΥΡΟΣ Β. (κ.)	70	11870
ΣΤΑΒΕΝΤΟ (κ.)	72	19276
ΣΤΑΜΙΝΑ (κ.)	69	13942
ΣΤΑΡ (κ.)	61	1586
ΣΤΑΡ ΔΕΛΤΑ (κ.)	74	24573
ΣΤΑΡΛΑΪΤ (κ.)	77	22893
ΣΤΑΡΛΑΝΤ (κ.)	72	5881
ΣΤΑΡΜΑΝ (κ.)	78	18321
ΣΤΑΥΡΟΝΙΚΟΣ (Ονδ.)	62	1133
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΕΜΠΕΡΟΡ (δ.π.)	78	3405
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΚΙΝΓΚ (δ.π.)	70	1586
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (δ.π.)	77	4656
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΚΟΥΗΝ (δ.π.)	71	2940
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΛΑΙΔΗ (δ.π.)	70	999
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΛΗΝΤΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΜΑΡΙΝΕΡ (δ.π.)	85	4711
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΜΑΣΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΝΤΙΟΥΚ (δ.π.)	69	6183
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΠΡΙΝΣΕΣΣ (δ.π.)	69	1453
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΣΑΠΠΟΡΤΕΡ (δ.π.)	80	3627
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΣΕΪ'ΛΟΡ (δ.π.)	85	4710
ΣΤΕΪ'ΝΛΕΣ ΦΑΪΤΕΡ (δ.π.)	85	7145
ΣΤΕΛΛΑ Α. (κ.)	50	1518
ΣΤΕΛΛΑ ΤΙΓΚΑΣ (κ.)	75	17894
ΣΤΟΡΚ (κ.7.)	10	15265
ΣΤΡΑΒΙΝΣΚΥ (κ.)	75	6172
ΣΤΡΑΛΧΟΡΝ	76	31725
ΣΟΙΝΕΣ (κ.)	69	9822
ΣΟΚΡΑΤΗΣ (κ.)	72	9076
ΤΑΕΣΧΟΡΝ	70	18736
ΤΑΚΗΣ (δ.μ.)	65	4027
ΤΑΛΟΥΣΙΑ (δ.μ.)	68	10964
ΤΑΜΑΡΑ (μ.)	74	18907
ΤΑΝΚ ΤΖΟΥΝΙΟΡ (δ.μ.)	72	1999
ΤΑΝΤΑ (κ.)	73	16997
ΤΑΡΠΟΝ ΣΑΝΤΙΑΓΚΟ (κ.)	78	11562
ΤΑΡΠΟΝ ΣΗΛΕΪ'Ν (κ.)	73	19420
ΤΑΤΙΑΝΑ Α. (κ.)	78	10372
ΤΕΡΝ (κ.)	73	19735
ΤΖΕΜΙΝΙ (Κεϋ.)	61	1252
ΤΖΕΝΝΙΦΕΡΤΖΑΙΗΝ (κ.)	78	16329
ΤΖΙΟΒΑΝΝΑ (δ.μ.)	74	18204
ΤΖΙΟΒΙ (π.)	75	3531
ΤΖΙΟΥΕΛ Ι.	83	35762
ΤΖΟΖΕΦΑ (Μ.)	81	3375
ΤΖΟΪ'Υ' (Ον.)	78	5868
ΤΖΟΥΠΙΤΕΡ (κ.)	70	9954
ΤΖΟΥΤ ΕΞΠΡΕΣΣ (κ.)	73	9044
ΤΖΩΝ Α. (κ.)	76	16023
ΤΖΩΝ Ν. (π.)	72	5907
ΤΖΩΝΝΥ ΤΟΥ (κ.)	78	15660
ΤΖΩΡΤΖ (Λιβ.)	70	10197
ΤΖΩΡΤΖ Δ. (κ.)	75	12376
ΤΖΩΡΤΖ ΛΥΡΑΣ	83	21000
ΤΖΩΡΤΖ Ν. (π.)	69	5406
ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ (Μα.)	72	9213
ΤΗΝΟΣ ΑΪ'ΛΑΝΤ (κ.)	73	12376
ΤΙΤΑΝΙΚ (δ.Μα.)	65	15090
ΤΟΞΑ (κ.)	71	9082
ΤΡΑΜΟΥΝΤΑΝΑ	71	20670
ΤΡΑΣΤ (κ.)	76	13550
ΤΡΕΑΝΑ (κ.)	77	17339
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΑΜΠΑΣΣΑΝΤΟΡ	76	18953

α. Γενόβα 1/5	75	17129
α. Λα Παλις 5/5	74	31228
πρός Ταλλίν 12/4	73	29763
ε. Γκάνδη 9/5	73	14353
ε. Κορούνια 5/5	75	17129
α. Δουνκέρκη 3/5	75	17129
πρός Ράμπιχ 17/4	76	12440
πρός Κόνιτλα 10/4	71	80824
πρός Νιγνρία 4/4	79	12750
δ. Σουέζ 1/5	76	20654
ε. Κουϊνκντό 11/4	85	13911
πρός Ντάρμπαν 24/4	80	24917
πρός Σκώ 27/4	76	12440
α. Μονρόβια 2/5	75	13835
α. Λένινγκραντ 2/5	78	32508
πρός Άκαμα 12/4	72	55878
πρός Μπετζόγια 12/4	75	16849
δ. Παναμά 18/4	80	14825
πρός Έλντρά 27/4	69	15688
ε. Ντάρμπαν 3/5	69	15688
πρός Κίνα 28/4	63	10617
στο Μπαντάρ Χομενί	73	17466
α. Καράτσι 18/4	77	11679
α. Τσιταγκόγκ 2/5	76	10804
μετ. «Κοράλι»	77	19993
πρός Ταιβάν 19/4	66	19920
πρός Μπουσάν 24/4	74	75049
πρός Δ. «Αφρική» 11/4	74	20712
α. Σάν Λορέντζο 1054	77	8989
α. Μαρίνα ντ' Καρράρα 3/5	77	19284
δ. Σουέζ 4/5	77	33408
ε. Ν. Όρλεάν 3/5	67	13540
πρός Ρότερνταμ 5/5	73	20538
πρός Κουανγκάγκ 7/4	70	103508
ε. Σεμαίνα Μπαί 30/1	68	2712
πρός Βόλο 30/4	69	1595
ε. Σάν Μπεν. ντε Τρόντο 19/4	69	34054
πρός Άκαμα 15/4	78	12518
επισκευές Σιγκαπούρη 11/5	63	31290
α. Άντεν 3/5/1989	71	17878
πρός Σουρία 29/3	70	11870
ε. Γενόβα 4/5	72	19276
ε. Τρινκομάλη 26/4	69	13942
α. Βενετία 4/5	61	1586
πρός Καστέλλον 21/4	74	24573
δ. Κων/πολη 7/5	77	22893
δ. Κων/πολη 4/5	72	5881
πρ. «Geestland»	78	18321
πρός Λός Άντζελες 9/4	62	1133
πρός Άλγερία 10/4	85	4710
πρός Μεξικό 27/4	78	3405
πρός Ρότερνταμ 26/4	70	1586
πρός Όριστάνο 28/4	77	4656
α. Βαρκελώνη 5/5	71	2940
ε. Γιοκχάμα 2/5	70	999
δ. Δαρδανέλια 4/5	85	4711
α. Λίβερπουλ 10/5	85	4711
πρός Σιγκαπούρη 16/4	85	7145
α. Χιουσόν 2/5	69	6183
ε. Χόγκ Κόγκ 14/4	69	1453
ε. Ρότερνταμ 10/5	80	3627
ε. Λός Πάλας 6/5	85	4710
α. Ν. Όρλεάν 18/4	85	7145
πρός Μπαντάρ Άμπας 21/4	50	1518
αργεί Πειραιά	75	17894
πρός Ρίο Ίανέιρο 18/4	10	15265
α. Ν. Όρλεάν 3/5	75	6172
επισκευές Πειραιά 5/5	76	31725
πρός Γιβραλτάρ 22/4	69	9822
πρός Ρότερνταμ 30/4	72	9076
ε. Ν. Τσιταγκόγκ 7/4	70	18736
πρός Γιούζνυ 6/4	65	4027
α. Κράκ 3/5	68	10964
α. Ρίο Ίανέιρο 23/6/1989	74	18907
ε. Βέντοπις 5/5	72	1999
α. Λέγκχορν 24/4	73	16997
στο Παχάνγκ 27/4	78	11562
δ. Πόρτ Σαϊδ 3/5	73	19420
πρός Σάο Φρανσίσκο 18/4	78	10372
α. Ντάρμπαν 31/5	73	19735
δ. Πόρτ Σαϊδ 10/5	61	1252
αργεί Πειραιά	78	16329
α. Φιλαδέλφεια 6/5	74	18204
πρός Άλεξάνδρεια 19/4	75	3531
επισκευές Ντάρμπαν 3/3	83	35762
δ. Κων/πολη 9/4	81	3375
ε. Γκαέτα 20/4	78	5868
ε. Ραβέννα 26/4	70	9954
α. Μάλαγα 2/4	73	9044
α. Σάν Λορέντζο 1/5	76	16023
επωλήθη άλλοδαπούς	72	5907
πρός Σουβά 27/3	78	15660
ε. Ρουέν 10/5	70	10197
πρός Κούβα 18/3	75	12376
α. Ν. Υόρκη 28/4	83	21000
πρός Παπερέ 3054	69	5406
α. Χιουσόν 24/4	72	9213
πρός Γκάλβεστον 5/4	73	12376
πρός Γενόβα 7/4	65	15090
πρός Φουτζέιρα 21/3	71	9082
πρός Ματράνι 18/4	71	20670
πρός Μαρ ντελ Πλάτα 17/4	76	13550
α. Καράτσι 21/3	77	17339
α. Μανίλα 26/4	76	18953
πρός Κολομπία ρίβερ 28/4	76	18953

ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΑΡΡΙΕΡ (κ.)	76	30746
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΚΟΥΕΣΤ (κ.)	73	43867
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΛΑΪΤ (κ.)	75	13567
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΜΑΣΤΕΡ (κ.)	76	13547
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΟΜΑΝΤ (κ.)	74	43867
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΝΤΕΑΡΙΓΚ (κ.)	72	79317
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΡΗΖΟΛΦ (δ.π.)	74	25394
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΦΟΡΤΙΟΥΝΤ	72	113950
ΤΡΕΪ'ΝΤ ΧΟΝΟΡ (δ.κ.)	71	106776
ΤΡΕΜΠΙΖΟΝΤ	70	48501
ΤΡΙΑΣ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (κ.)	72	12463
ΤΡΙΒΕΑΣ (κ.)	74	11644
ΤΡΟΔΟΣ (κ.)	76	5999
ΤΡΟΠΕΟΦΟΡΟΣ (μ.)	74	8826
ΤΡΟΥ'Υ ΤΕΝΜΠΕΛΣ (κ.)	74	11644
ΤΣΑΪ'ΚΟΦΣΚΥ (κ.)	76	6057
ΤΣΑΜΠΙΟΝ	70	52765
ΤΣΑΡΙΟΤ (δ.κ.)	75	47133
ΥΠΑΝΕΜΑ (μ.)	72	21880
ΥΠΑΝΕΜΑ ΡΗΦΕΡ (κ.)	74	10059
ΥΠΑΠΑΝΤΗ (π.)	82	15953
ΦΑΕΘΩΝ (δ.π.)	74	1.954
ΦΑΙΡΓΟΥ'ΙΝΤ (μ.)	67	13792
ΦΑΝΗΣ (π.)	77	15901
ΦΑΝΗΣ (κ.)	77	20608
ΦΑΝΤΑΣΥ (κ.)	76	9059
ΦΑΣΣΑ (δ.)	74	67.202
ΦΕΡΣΤ ΣΤΑΡ (π.)	68	4080
ΦΕΣΣΕΝΤ (κ.)	69	8767
ΦΙΛΙΑ (κ.)	72	13690
ΦΙΛΙΠΠΟΣ (Ονδ.)	54	1598
ΦΙΛΟΒΕΝ (δ.κ.)	67	54322
ΦΙΝΕΣ (δ.μ.)	70	83168
ΦΙΝΤΕΛΤΥ (κ.)	65	15090
ΦΙΝΤΟΥΣΙΑ (κ.)	76	4617
ΦΛΑΓΚ ΜΥΡΣΙΝΙΔΗ (π.)	72	10194
ΦΛΑΓΚ ΤΙΝΑ (π.)	70	37310
ΦΛΑΜΙΝΙΑ (δ.)	68	13580
ΦΛΑΜΙΓΚΟ Ι. (δ.Ονδ.)	85	38629
ΦΛΕΑΡ (κ.)	65	12636
ΦΟΡΟΥΜ ΓΟΥ'ΙΝΤ (κ.)	72	16398
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (κ.)	75	20214
ΦΟΡΟΥΜ ΠΑΟΥΕΡ (κ.)	78	16885
ΦΟΡΟΥΜ ΠΡΙΝΣ (κ.)	76	23104
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΤ (π.)	77	18745
ΦΟΡΤΣΙΟΥΝΤ (π.)	63	10736
ΦΟΡΤΣΟΥΝ (Μπχ.)	73	17918
ΦΡΗΜΑΝ (δ.Μ.)	63	26759
ΦΡΗΠΟΡΤ (κ.)	73	29709
ΦΡΟ ΑΔΡΙΑΤΙΚΑ (π.)	68	8034
ΦΡΟ ΑΙΤΖΑΝ (π.)	68	9342
ΦΡΟ ΑΝΤΑΡΚΤΙΚ (π.)	69	8065
ΦΡΟ ΑΡΚΤΙΚ (π.)	70	1971
ΦΡΟ ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΟΥΝΟ(π.)	61	1652
ΦΡΟ ΑΤΛΑΣ (κ.)	75	8413
ΦΡΟ ΑΦΡΙΚΑ (π.)	68	1568
ΦΡΟ ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ (κ.)	68	5631
ΦΡΟ ΓΑΛΙΚΙΑ (π.)	77	6680
ΦΡΟ ΕΚΟΥΑΝΤΟΡ (κ.)	77	9264
ΦΡΟ ΕΛΛΕΝΙΚ (π.)	88	4999
ΦΡΟ ΚΑΝΑΡΙΑΣ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΚΑΡΙΜΠΙΚ (π.)	75	3699
ΦΡΟ ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ (π.)	68	2863
ΦΡΟ ΜΕΣΙΚΟ (π.)	68	5537
ΦΡΟ ΜΠΑΧΙΑ (κ.)	68	5644
ΦΡΟ ΜΠΡΑΖΙΛ (κ.)	73	5871
ΦΡΟ ΝΑΡΟΥΤΟ (π.)	89	4999
ΦΡΟ ΟΛΥΜΠΙΚ (π.)	73	2987
ΦΡΟ ΟΣΕΑΝΙΚ (π.)	73	3563
ΦΡΟ ΠΑΣΦΙΚ (π.)	90	5286
ΦΡΟ ΠΟΞΕΙΔΩΝ (π.)	68	2662
ΦΡΟ ΧΙΛΗ (κ.)	73	6863
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΚΙΓΚ (δ.π.)	75	44698
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΜΟΝΑΡΚ (δ.)	75	44699
ΧΑΒΑΪ'ΑΝ ΣΑΝ' (δ.)	74	48928
ΧΑΒΕΝ (δ.)	73	109700
ΧΑΛΚΗΔΩΝ (κ.)	72	9343
ΧΑΝΤΕΡ (κ.)	74	18694
ΧΑΠΠΙΝΕΣ II (π.)	73	13687
ΧΑΠΠΥΜΑΝ (κ.)	76	30000
ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (μ.)	72	14986
ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (κ.)	72	33267
ΧΑΡΜΟΝΥ (κ.)	73	8183
ΧΑΡΜΟΝΥ Ι. (μ.)	68	12348
ΧΑΦΝΙΑ (κ.)	78	9918
ΧΕΓΚ (δ.π.)	79	5266
ΧΕΜ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (δ.π.)	71	4697
ΧΕΜ ΕΝΕΡΤΖΥ (δ.π.)	79	6521
ΧΕΜ ΠΑΪ'ΟΝΗΡ (δ.π.)	78	6521
ΧΕΜΙΚΑΛ ΤΡΕΪ'ΝΤΕΡ Ι (δ.π.)	84	4409
ΧΕΡΚΟΥΛΕΣ (κ.)	75	19116
ΧΕΡΚΟΥΛΟΥΣ (Λιβ.)	70	12363
ΧΕΡΟΝ (κ.)	72	19407
ΧΕΡΟΥΒΙΝ (π.)	78	15981
ΧΙΟΣ ΤΣΑΡΜ (π.)	76	14760
ΧΙΟΣ ΦΑΙΗΘ (π.)	71	6166
ΧΙΟΣ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κ.)	72	13437
ΧΟΛΣΤΑΙΑ (π.)	79	12074
ΧΟΟΥΠ II (π.)	64	15404
ΧΟΥΝΤΑ (δ.κ.)	75	139421
ΧΡΗΣΤΟΣ (δ.μ.)	75	3668
ΧΡΥΣΑΝΘΩ Σ. (κ.)	71	1532
ΧΡΥΣΟΒΑΛΑΝΤΟΥ ΓΚΡΕΪ'Σ (π.)	79	12598
ΧΩΚ (κ.)	74	1945

IN THAILAND

WE DO NOT CLAIM TO BE THE BIGGEST AGENCY FIRM. WE DO HOWEVER GUARANTEE TO OFFER TO OUR PRINCIPALS A HIGH QUALITY OF PERSONAL AND PROFESSIONAL SERVICE ROUND THE CLOCK.

HELLENIC - UNITED NAVIGATION CO., LTD.

5TH FLOOR, TAVICH BLDG
61 KASEMRAJ, KLONGTOEY
PRAKANONG, BANGKOK 10110
THAILAND

TELEX :84602/21197(NAVICO TH)
PHONES:2490541-2 /2497198
CABLES:NAVICO/BANGKOK
FAX :2497199

DIRECTORS & AOH TEL:
-CAPT. JOHN A GOROS
3142690-EXT.40-CAPT E.GLYPTIS
3931639-SOMSAK NATENIMIT

SHIPPING AGENTS

CARGO, S + P BROKERS
IMPORTERS & EXPORTERS
WAREHOUSES & LIGHTERS
STEVEDORES



SURVEYORS & CONSULTANTS
SHIP'S REPAIRS
SHIP'S MAINTENANCE WORKS
LAND & SEA TRANSPORT

Προσφορά τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» πρὸς τοὺς «Ἑλληνες Ναυτικούς»

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», στα πλαίσια τῶν συνεχῶν προσπάθειών τους γιὰ τὴν πληρέστερη ἐνημέρωση τῶν ναυτικῶν μας γύρω ἀπὸ τὰ θέματα πού τοὺς ἀπασχολοῦν ἀμεσα ἀλλὰ καὶ γιὰ τὰ γενικότερα θέματα καὶ προβλήματα τῆς Ναυτιλίας, ἔχουν καθιερώσει μιὰ εἰδική προσφορά γιὰ νὰ μπορέσουν ὅσο τὸ δυνατόν περισσότεροι ναυτικοὶ νὰ γίνουν τακτικοὶ ἀναγνώστες.

Ἡ εἰδική προσφορά, πού ἰσχύει ἀπὸ 1ης Ἰουλίου 1989 περιλαμβάνει:

— Γιὰ 24 τεύχη παραδοτέα στὰ Γραφεῖα τοῦ Πειραιῶς τῶν Ἑταιριῶν στὰ πλοία τῶν ὁποίων ὑπηρετοῦν δραχμές 7.000

— Γιὰ 24 τεύχη ἀποστελλόμενα ταχυδρομικῶς σὲ ὁποιοδήποτε σημεῖο τῆς Ἑλλάδος δραχμές 7.500 (ἐναντι δρχ. 10.000 τῆς κανονικῆς ἐτήσιας συνδρομῆς).

Γιὰ νὰ γίνετε συνδρομητὲς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» με αὐτὲς τὶς εἰδικὲς τιμές συμπληρώστε τὸ παρακάτω δελτίο καὶ ταχυδρομεῖστε το, ἀποστελλόντας ταυτόχρονα τὸ χρηματικὸ ποσὸ μὲ ταχυδρομικὴ ἢ τραπεζικὴ ἐπιταγὴ εἰς διαταγὴ: «Ναυτικά Χρονικά», Νο-
τара 77, 185 35 Πειραιῶς.

Ὄνοματεπώνυμο:

Εἰδικότητα:

Διεύθυνση ἀποστολῆς τοῦ τεύχους:

Στοιχεῖα πληρωμῆς:

Παρακαλῶ ἡ συνδρομὴ νὰ ἀρχίσει ἀπὸ:

Υπογραφή:

ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΑΙ ΓΡΑΜΜΑΙ

Οι διακοπές αρχίζουν μαζί μας

Καθημερινές αναχωρήσεις
όλο το χρόνο για **ΙΤΑΛΙΑ**
από Πάτρα•Κεφαλονιά
Κέρκυρα•Ηγουμενίτσα

ΕΛΜΕΣ

60 χρόνια πείρα και παράδοση



HELLENIC MEDITERRANEAN LINES
F E R R I E S

-
- ΜΕΓΑΡΟ ΗΣΑΠ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΤΗΛ.: 4115.611 - 4174.341
 - ΛΕΩΦ. ΑΜΑΛΙΑΣ 28 - ΑΘΗΝΑ - ΤΗΛ.: 3236.333